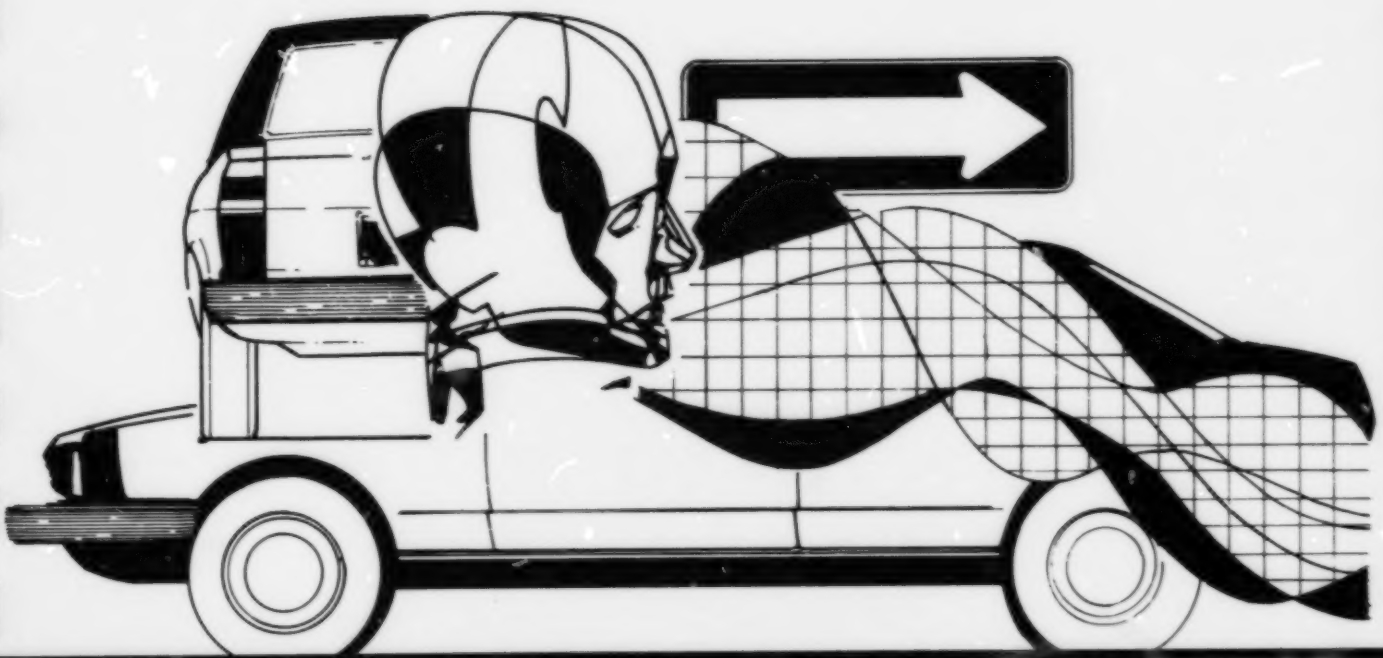
TP 8740F

# ANALYSE DES DOSSIERS SUR LES ACCIDENTS D'AUTOBUS SCOLAIRE SURVENUS AU CANADA ENTRE 1982 - 83 ET 1984 - 85



CA1
DTC 132
87
A51Z

Transport Canada
Road Safety

Transports Canada
Securité routière

Canada

CA1
DTC132-
87
A51Z

368730

41.D

91-02946/

CA1
DTC132
87
A51Z
c.1.
M.TH.

# ANALYSE DES DOSSIERS SUR LES ACCIDENTS D'AUTOBUS SCOLAIRE SURVENUS AU CANADA

## ENTRE 1982-1983 ET 1984-1985

Library and Information Centre / Centre de Documentation (GSLA)
RECEIVED - REÇU LE
MAR 2 1988
Transport Canada / Transports Canada

368730

# FORMULE DOCUMENTAIRE DU RAPPORT

| 1. N° du rapport Transports Canada | 2. N° de l'étude — CDT | 3. N° de catalogue du destinataire |
|---|---|---|
| TP 8740F | | |

| 4. Titre et sous-titre | 5. Date du rapport |
|---|---|
| Analyse des dossiers sur les accidents d'autobus scolaire survenus au Canada entre 1982-83 et 1984-85 | Août 1987 |
| | 6. N° du rapport de l'organisme exécutant |
| 7. Auteur(s) | 8. N° de dossier Transports Canada |
| Paul A. Gutoskie | |
| 9. Nom et adresse de l'organisme exécutant | 10. N° de dossier — ASC |
| Division des normes et recherches relatives à la sécurité routière, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Transports Canada, Ottawa, Ontario K1A 0N5 | 11. N° de contrat — ASC ou Transports Canada |
| 12. Nom et adresse de l'organisme parrain | 13. Genre de rapport et période visée |
| Même comme au-dessus | Final |
| | 14. Code de l'organisme parrain |
| 15. Remarques additionnelles | 16. Agent de projet — CDT |

17. Résumé


La police a rapporté que les enregistrements d'accidents routiers concernant les autobus scolaires survenus au Canada durant les années académiques 1982-83, 1983-84 et 1984-85 ont été analysés.

Les caractéristiques de l'environnement, des victimes, des conducteurs et des véhicules ont été examinés. Les conclusions majeures étaient:

- durant cette période les occupants d'un véhicule automobile étaient 16 fois plus probable d'être blessés dans un accident de la route par kilomètre par passager de voyage que les occupants d'un autobus scolaire.
- durant les trois années académiques examinées, six passagers d'autobus scolaires ont été tués - cinq en 1982-83 et un en 1984-85.
- presque toutes les blessures mortelles chez les étudiants sont survenues quand les victimes ont été écrasées par les autobus scolaires (4, 4 et 6 respectivement durant cette période).
- pendant ces trois années scolaires, plus d'étudiants ont souffert des blessures majeures (ceux qui ont dû être hospitalisés) quand ils ont été écrasés par des autobus scolaires (21, 14 et 18) plutôt qu'en tant que passagers dans l'intérieur des autobus scolaires (20, 19 et 8).
- Le nombre de passagers d'autobus scolaires qui ont reçu des blessures mineures ou minimes durant ces années étaient de 348, 343 et 315 respectivement.
- 30% des accidents mortels d'autobus scolaires étaient des collisions d'un seul véhicule dont la plupart ont été le résultat des blessures mortelles chez les piétons.


| 18. Mots-clés | 19. Diffusion |
|---|---|
| Accidents d'autobus scolaire, analyse d'accidents, fatalités, blessures | Un nombre restreint de copies est disponible à Transports Canada |

| 20. Classification de sécurité (de ce rapport) | 21. Classification de sécurité (de cette page) | 22. Nombre de pages | 23. Prix |
|---|---|---|---|
| Non classé | | 59 | |

CDT 7DC 78-005

## TABLEAU DES MATIÈRES


| | | Page |
|---|---|---|
| 1. | Introduction | 1 |
| 2. | Caractéristiques du transport d'écoliers | 2 |
| 3. | Base de données et analyse | 3 |
| 4. | Résultats | 4 |
| | 4.1 & 4.2 Total des accidents et des blessures impliquant des autobus scolaires | 4 |
| | 4.3 Gravité des accidents selon l'heure de la collision | 5 |
| | 4.4 Gravité des accidents selon le mois où ils sont survenus | 5 |
| | 4.5 Gravité des accidents selon les conditions d'éclairage | 6 |
| | 4.6 Gravité des accidents selon le lieu où ils sont survenus | 6 |
| | 4.7 Gravité des accidents selon le type de revêtement de route | 7 |
| | 4.8 Gravité des accidents selon l'état du revêtement de route | 7 |
| | 4.9 Gravité des accidents selon les conditions météorologiques | 8 |
| | 4.10 Blessures subies par des occupants d'autobus scolaire et par des piétons selon la gravité des blessures | 9 |
| | 4.11 & 4.12 Autobus scolaires impliqués dans des capotages et blessures aux occupants en ayant résulté | 11 |
| | 4.13 Blessures subies par des occupants d'autres véhicules et par des piétons selon la gravité des blessures | 11 |
| | 4.14 Piétons tués ou blessés dans des collisions avec des autobus scolaires selon la gravité des blessures et le geste du piéton | 13 |
| | 4.15 Piétons tués ou blessés dans des collisions avec d'autres véhicules selon la gravité des blessures et le geste du piéton | 14 |
| | 4.16 Piétons tués ou blessés dans des collisions avec des autobus scolaires selon la gravité des blessures et par groupe d'âge | 14 |


.../2

Page

4.17 Piétons tués ou blessés dans des collisions avec d'autres véhicules selon la gravité des blessures et par groupe d'âge 15

4.18 Conducteurs d'autobus scolaire impliqués dans des collisions selon la gravité de l'accident et le geste du conducteur 15

4.19 Conducteurs d'autres véhicules impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires selon la gravité de l'accident et le geste du conducteur 16

4.20 Véhicules impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires selon le rapport véhicule à véhicule et la gravité de l'accident 17

4.21 Autobus scolaires impliqués dans des collisions selon la gravité de l'accident et la manoeuvre du véhicule 18

4.22 Autres véhicules impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires selon la gravité de l'accident et la manoeuvre du véhicule 19

4.23 État apparent des autobus scolaires impliqués dans des collisions selon la gravité de l'accident 19

5. Discussion 19

6. Conclusions 21

Annexe A - Tableaux A1-A2 - Données de caractéristiques du transport d'écoliers

Annexe B - Tableaux B1-B23 - Données d'accidents d'autobus scolaire

## 1. Introduction

Il ne se collige pas à l'heure actuelle régulièrement de données nationales sur les accidents d'autobus scolaire. La dernière étude sur les accidents d'autobus scolaire au Canada, parachevée par le personnel de Transports Canada en 1978*, portait sur les collisions d'autobus scolaire survenues en 1975.

Le présent rapport est une compilation et une analyse spéciales des données sur les accidents de la route impliquant des autobus d'écoliers survenus au Canada pendant les années scolaires 1982-1983, 1983-1984 et 1984-1985 (de septembre à juin). Les données sur les accidents utilisées dans la présente étude proviennent du fichier national de Transports Canada sur les accidents signalés par les corps policiers et sont étayées par les caractéristiques d'utilisation des autobus scolaires fournies par les ministères provinciaux de l'Éducation. Aucune de ces sources n'établissant de statistiques nationales complètes, nous en sommes donc arrivés à établir des totaux nationaux par extrapolation.

Les principaux objectifs de la présente étude sont les suivants : établir les estimations nationales les plus récentes sur les collisions d'autobus scolaire et sur les blessures en résultant, et résumer les caractéristiques les plus pertinentes (de l'environnement, de la victime, du conducteur et du véhicule) des accidents d'autobus scolaire survenus pendant la période visée.

Il est à espérer que la présentation de données sur les accidents d'autobus scolaire récemment survenus au Canada fournira aux personnes et aux organismes intéressés une information plus factuelle à partir de laquelle évaluer la sécurité de ces véhicules.

---

* School Bus Accident Study, Transports Canada, TSME 7801

## 2. Caractéristiques du transport d'écoliers

Avant d'examiner les statistiques sur les accidents d'autobus scolaire au Canada, il vaut la peine de traiter brièvement des indicateurs les plus pertinents du transport d'écoliers.

Des indicateurs comme le nombre d'écoliers transportés et d'autobus scolaires utilisés et une estimation des distances parcourues par les autobus scolaires illustrent l'importance du transport d'écoliers au Canada. Ces indicateurs situent dans leur contexte le nombre d'accidents d'autobus d'écoliers et les blessures en résultant qui surviennent chaque année scolaire.

Les statistiques qui figurent aux tableaux A1 et A2 de l'annexe A indiquent que pendant les trois années scolaires étudiées, environ 40 pour cent (1,9 million) des 4,7 millions d'écoliers inscrits dans des écoles élémentaires et secondaires y étaient chaque jour transportés à l'aller et au retour en autobus scolaire. C'est à l'Île-du-Prince-Édouard que le pourcentage d'écoliers transportés à l'aller et au retour en autobus scolaire était le plus élevé (environ 75 pour cent), et c'est en Colombie-Britannique qu'il était le plus faible (25 pour cent). C'est au Québec et en Ontario qu'on amenait chaque jour à l'école et qu'on en ramenait en autobus scolaire le plus grand nombre d'écoliers (environ 600 000 dans chacune de ces deux provinces).

Pendant les trois années scolaires visées, le nombre d'autobus scolaires transportant des écoliers à l'école a varié d'approximativement 35 300 en 1982-1983 à environ 37 000 en 1984-1985. Ces autobus ont parcouru chaque année scolaire une distance approximative de 660 à 695 millions de kilomètres. Le nombre moyen d'écoliers transportés par autobus chaque jour variait de 24 en Saskatchewan à 105 en Colombie-Britannique. Les chiffres élevés en Colombie-Britannique et, dans une moindre mesure, au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve, tiennent probablement aux multiples voyages effectués par un certain nombre d'autobus scolaires.

La distance moyenne parcourue tous les jours par chaque autobus variait de 32 kilomètres à Terre-Neuve à 148 kilomètres en Saskatchewan.

## 3. Base de données et analyse

Le système de Fichier national sur les accidents (TRAID), qui est une compilation de tous les accidents routiers signalés par les corps policiers et communiqués chaque année à Transports Canada par toutes les provinces et tous les territoires, a servi à produire les tableaux statistiques d'accidents d'autobus scolaire (voir l'annexe B) qui figurent dans la présente étude.

Les dossiers d'accident qui ont été retenus pour analyse à partir du système TRAID incluaient seulement ceux impliquant des autobus scolaires et survenus sur des propriétés publiques.

Il n'a pas été possible d'obtenir à partir du système TRAID de données nationales sur les accidents d'autobus scolaire. On a pu cependant identifier à partir du système TRAID pour au moins quatre provinces (le Québec, l'Ontario, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique) les dossiers des accidents routiers impliquant des autobus scolaires survenus pendant chacune des trois années scolaires pour lesquelles des chiffres sur les accidents ont été analysés. Il a aussi été possible à partir du système TRAID d'identifier des données sur les collisions d'autobus scolaire survenues en Nouvelle-Écosse en 1982-1983 et au Nouveau-Brunswick et au Manitoba en 1984-1985.

L'analyse qui figure dans le présent rapport repose sur des totalisations statistiques de facteurs variables qui décrivent des caractéristiques d'accidents de la circulation à déclarer obligatoirement. Les tableaux statistiques qui renferment des données sur les caractéristiques des conducteurs, des véhicules et des lieux se rattachant à des collisions impliquant des autobus scolaires sont classés selon la gravité des accidents (blessures mortelles, autres blessures et dommages), cependant que les tableaux qui renferment des données sur les victimes sont classés selon la gravité des blessures (mortelles, graves, légères et minimes).

## 4. Résultats

Toutes les statistiques sur les accidents d'autobus scolaire et sur les blessures en résultant dont traite le présent rapport figurent à l'annexe B. Ces statistiques sont des estimations nationales auxquelles nous sommes arrivés par extrapolation étant donné que nous ne disposions pas à partir du système TRAID de statistiques pour l'ensemble du Canada.

Dans certaines provinces, il a été possible d'établir des données sur les accidents d'autobus scolaire à partir du système TRAID.

Les estimations concernant les statistiques nationales ont été établies en supposant que les ratios moyens des accidents d'autobus scolaire et des blessures résultant de ces accidents par million de kilomètres parcourus étaient identiques aux ratios établis à partir de données vérifiées dans certaines provinces. Ces tableaux statistiques devraient s'avérer relativement précis étant donné que les ratios annuels des accidents d'autobus scolaire, blessures en résultant, sont fondés sur des chiffres d'au moins quatre provinces (le Québec, l'Ontario, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique), provinces qui représentent environ soixante-dix pour cent du nombre d'écoliers transportés, des autobus scolaires utilisés, des déplacements estimatifs de ces véhicules et, par déduction, des accidents d'autobus scolaire et des blessures en résultant.

### 4.1 et 4.2 Total des accidents et des blessures impliquant des autobus scolaires - tableaux B1 et B2

Les tableaux B1 et B2 résument le nombre total d'accidents et de blessures impliquant des autobus scolaires. Le petit nombre de blessures mortelles au tableau B2 ne permet pas de déceler les tendances annuelles à définir. Il est probablement plus raisonnable de combiner les chiffres pour établir des moyennes annuelles des trois ans. Ces dernières indiqueraient des totaux annuels d'environ 18 personnes décédées, dont à peu près 9 étaient des occupants de véhicules autres que des autobus scolaires, 6 étaient des piétons, 2 étaient des passagers d'autobus scolaire et une était le conducteur d'un autobus scolaire.

Près de la moitié des personnes blessées lors d'accidents d'autobus scolaire étaient des occupants d'autres véhicules, le tiers, des passagers d'autobus scolaire, environ 10 pour cent, des piétons, et 10 pour cent, des conducteurs d'autobus scolaire.

4.3 Gravité des accidents selon l'heure de la collision - tableau B3

Comme on s'y attendait, la plupart des collisions sont survenues pendant les périodes de pointe - 7 heures à 11 heures (38-40 %) et 15 heures à 19 heures (36 %). Il est intéressant de noter que 18 à 21 % des collisions sont survenus entre 11 heures et 15 heures. La répartition des collisions selon les périodes de la journée était assez uniforme pour toutes les années scolaires étudiées.

4.4 Gravité des accidents selon le mois où ils sont survenus - tableau B4

Bien que leur nombre ait été très faible (les accidents mortels impliquant des autobus scolaires représentaient moins de 1 % du total des accidents routiers impliquant des autobus d'écoliers pour chaque année scolaire), la plupart des accidents mortels impliquant des autobus scolaires sont survenus pendant les mois de décembre et de janvier (5, 8 et 6 respectivement pour les années scolaires 1982-1983, 1983-1984 et 1984-1985). Le mois de mai de l'année scolaire 1982-1983, pendant lequel 7 collisions mortelles sont survenues, est une exception.

Les accidents ayant entraîné des blessures ont été plus également répartis pendant tous les mois de l'année scolaire, quoique des pourcentages légèrement plus élevés de collisions aient été enregistrés pendant les mois d'hiver. Les collisions ayant entraîné des blessures ont été plus nombreuses en mars de l'année 1982-1983 (2,8 %), en janvier de l'année 1983-1984 (2,7 %), et en février de l'année 1984-1985 (3,3 %).

Les collisions ayant entraîné des dommages sont aussi survenues plus fréquemment pendant les mois d'hiver, les pourcentages les plus élevés de collision survenant pendant les mois de novembre et de janvier de l'année 1982-1983 (10,3 % et 11,4 %), de décembre et de janvier de l'année 1983-1984 (14,6 % et 14,5 %) et de janvier et de février de l'année 1984-1985 (12,5 % et 12,7 % respectivement).

4.5 Gravité des accidents selon les conditions d'éclairage - tableau B5

Comme on s'y attendait, presque tous les accidents impliquant des autobus scolaires sont survenus "par temps clair" quand l'utilisation des autobus atteignait un sommet. En 1982-1983, 90,5 % des accidents d'autobus scolaire sont survenus "par temps clair", cependant que les statistiques correspondantes pour 1983-1984 et 1984-1985 se situent à 89,5 % et à 91,8 % respectivement.

Moins de 4,0 % des collisions impliquant des autobus scolaires sont survenues, pendant chacune des années scolaires visées, à "l'aube" ou "au crépuscule", cependant que 5,5 %, 6,1 % et 4,5 % des accidents qui se sont produits en 1982-1983, 1983-1984 et 1984-1985 respectivement sont survenus pendant "les heures d'obscurité".

4.6 Gravité des accidents selon le lieu où ils sont survenus - tableau B5

Pendant les années scolaires 1982-1983 et 1983-1984, la plupart des accidents mortels impliquant des autobus scolaires sont survenus dans des régions rurales (13 sur 19 et 12 sur 18 respectivement), cependant qu'en 1984-1985, la plupart des collisions mortelles impliquant des autobus scolaires se sont produites dans des régions urbaines (8 sur 12). Ces inconsistances d'une année à l'autre sont probablement dues au petit nombre d'accidents mortels impliquant des autobus scolaires.

Les accidents ayant entraîné des blessures et des dommages ont cependant été beaucoup plus nombreux dans les régions urbaines que dans les régions rurales. Les collisions ayant entraîné des blessures et qui sont

survenues dans des régions urbaines représentaient 11,4 %, 10,9 % et 12,9 % respectivement de tous les accidents impliquant des autobus scolaires survenus pendant les trois années scolaires étudiées, cependant que les statistiques correspondantes pour les accidents ayant entraîné des blessures et qui sont survenus dans les régions rurales se situent respectivement à 7,1 %, à 6,4 % et à 8.2 %.

Les écarts dans la répartition des collisions entre milieu urbain et milieu rural étaient prononcés pour les collisions ayant entraîné des dommages. En 1982-1983, 1983-1984 et 1984-1985, 53,0 %, 60,2 % et 56,0 % respectivement de tous les accidents impliquant des autobus scolaires ont été des collisions n'ayant entraîné que des dommages et qui sont survenues en milieu urbain (comparativement à 19,4 %, à 18,8 % et à 18,6 % en milieu rural).

4.7 Gravité des accidents selon le type de revêtement de route - tableau B7

Tous les accidents mortels impliquant des autobus scolaires sauf un (en 1982-1983) se sont produits sur des routes pavées, cependant que 90,9 %, 92,3 % et 91,1 % de toutes les collisions impliquant des autobus scolaires sont survenues sur des routes pavées pendant les années scolaires 1982-1983, 1983-1984 et 1984-1985. Les autres collisions sont survenues sur des routes non pavées.

4.8 Gravité des accidents selon l'état du revêtement de route - tableau B8

La plupart des accidents mortels ayant impliqué des autobus scolaires se sont produits sur des routes sèches (12 sur 19 collisions mortelles en 1982-1983, 10 sur 18 en 1983-1984 et 5 sur 12 en 1984-1985). Les autres accidents mortels se répartissaient également entre les routes couvertes de neige, de glace et de neige fondante.

C'est également sur des routes sèches qu'est survenu le pourcentage le plus élevé d'accidents ayant entraîné des blessures (9,7 %, 8,0 % et 10,1 % de tous les accidents d'autobus scolaire de 1982-1983 à 1984-1985), cependant

que les collisions d'autobus scolaire ayant entraîné des blessures se répartissaient également entre les routes humides (5,2 %, 3,9 % et 4,7 %) et les routes couvertes de neige, de glace et de neige fondante (4,5 %, 5,7 % et 6,0 %).

La répartition des collisions ayant entraîné des dommages différait de celle des collisions ayant entraîné des blessures mortelles et autres blessures en ce sens que le pourcentage de collisions ayant entraîné des dommages et survenues sur des routes couvertes de neige, de glace et de neige fondante (26,7 %, 35,2 % et 31,0 %) a été le même que celui des collisions ayant entraîné des dommages et survenues sur des routes sèches (33,8 %, 30,0 % et 32,6 %) pendant les trois années scolaires en question, cependant qu'un pourcentage beaucoup plus petit d'accidents ayant entraîné des dommages est survenu sur des routes humides (18,5 %, 15,5 % et 13,9 % de 1982-1983 à 1984-1985).

4.9 Gravité des accidents selon les conditions météorologiques - tableau B9

La plupart des accidents routiers ayant entraîné des blessures mortelles et impliqué des autobus scolaires sont survenus par conditions météorologiques favorables (13 sur 19, 17 sur 18 et 10 sur 12) pendant les années scolaires 1982-1983 à 1984-1985.

Les conditions météorologiques étaient également favorables lors de la plupart des collisions ayant entraîné des blessures (13,9 %, 14,1 % et 15,8 % de toutes les collisions impliquant des autobus scolaires) pendant les trois années scolaires étudiées. Trois virgule deux pour cent (3,2 %), 1,1 % et 1,7 % des accidents ayant entraîné des blessures sont survenus par temps pluvieux, cependant que 1,5 %, 1,7 % et 2,5 % des collisions ayant provoqué des blessures se sont produites par temps neigeux pendant la période des trois ans en question. Cinquante-neuf virgule neuf pour cent (59 %), 61,9 % et 61,3 % de tous les accidents ayant entraîné des dommages et impliqué des autobus scolaires et qui sont survenus pendant les trois ans en cause se sont produits par temps clair. Dix virgule un pour cent (10,1 %), 5,9 %, 4,3 % et 8,6 %, 11,7 % et 10,7 % respectivement des accidents survenus par temps pluvieux et neigeux n'ont entraîné que des dommages.

4.10 Blessures subies par des occupants d'autobus scolaire et par des piétons selon la gravité des blessures - tableau B10

Pendant les trois années scolaires pour lesquelles des données sur les accidents routiers impliquant des autobus scolaires ont été étudiées, 689, 546 et 526 occupants d'autobus scolaire ou de piétons heurtés par un autobus scolaire dans une zone d'embarquement ont été blessés ou tués lors de collisions à déclarer obligatoirement. De toutes ces victimes, 2,3 %, 1,0 % et 1,7 % ont été blessées mortellement pendant la période des trois ans en question, cependant que 8,7 %, 8,1 % et 7,2 % ont subi des blessures graves*. Les blessures légères** et minimes*** représentaient 59,1 %, 55,4 % et 57,6 % et 24,0 %, 33,9 % et 57,6 % respectivement de toutes les blessures mortelles et autres blessures subies lors de ces collisions.

---

* Une blessure grave est une blessure qui entraîne l'admission de la victime à l'hôpital, ce qui inclut les personnes admises pour observation seulement.

** Une blessure légère est une blessure qui oblige la victime à se rendre à l'hôpital, à s'y faire traiter d'urgence et à en obtenir son congé.

*** Une personne ayant subi des blessures minimes est une personne qui peut avoir subi des écorchures ou des meurtrissures légères ou qui peut se plaindre de douleurs, mais qui choisit de ne pas demander de soins médicaux.

Les passagers d'autobus scolaire ont été victimes du pourcentage le plus élevé de blessures subies par des écoliers (53,4 %*, 66,3 %* et 61,6 %* en 1982-1983, 1983-1984 et 1984-1985 respectivement), et étaient suivis à ce chapitre par les conducteurs d'autobus scolaire (14,6 %, 18,1 % et 23,0 %) et par les piétons, dont la majorité était des écoliers (13,8 %, 13,6 % et 14,6 %).

Pendant la période étudiée de trois ans, quatre conducteurs d'autobus scolaire ont été tués (deux en 1982-1983 et un pendant chacune des deux années scolaires subséquentes). Cinq passagers d'autobus scolaire ont été tués en 1982-1983, tandis qu'aucun ne l'a été en 1983-1984 et qu'un a été mortellement blessé en 1984-1985. Les piétons (les personnes heurtées par un autobus scolaire dans une zone d'embarquement) représentaient le nombre le plus élevé de personnes mortellement blessées chaque année (cinq en 1982-1983, quatre en 1983-1984 et six en 1984-1985). Ce sont les piétons également qui ont subi le pourcentage le plus élevé de blessures graves (3,6 %, 3,3 % et 4,4 % respectivement de toutes les blessures).

---

* L'écart important dans le nombre de blessures subies par des passagers d'autobus scolaire entre 1982-1983 et les deux années scolaires subséquentes est probablement dû au fait que les données sur les victimes pour 1982-1983 n'ont pas été entièrement rapportées. En 1982-1983, 18,2 % des victimes tuées ou blessées à l'intérieur ou à l'extérieur d'un autobus scolaire dans une zone d'embarquement ont été classées dans la catégorie "indéterminées", c'est-à-dire on ne savait pas avec certitude si ces victimes étaient des conducteurs d'autobus scolaire, des passagers ou des piétons, cependant que les statistiques correspondantes pour les années scolaires 1983-1984 et 1984-1985 se situent à 2,0 % et 0,8 % respectivement.

Très peu de passagers d'autobus scolaire ont subi des blessures graves. Les statistiques pour les années en question sont les suivantes : 2,9 %, 3,5 % et 1,5 % respectivement de toutes les blessures. En chiffres réels, 20, 19 et 8 passagers d'autobus scolaire furent assez gravement blessés dans des accidents de la route de 1982-1983 à 1984-1985 pour devoir être admis à l'hôpital.

La plupart des blessures subies par des occupants d'autobus scolaire étaient des blessures légères (34,1 %, 36,6 % et 38,8 %) ou minimes (15,6 %, 25,3 % et 21,1 %).

4.11 et 4.12 Autobus scolaires impliqués dans des capotages et blessures aux occupants en ayant résulté - tableaux B11 et B12

De 1982-1983 à 1984-1985, relativement peu d'autobus scolaires ont été impliqués dans des capotages (11, 15 et 13 respectivement). Trois de ces capotages ont entraîné des blessures mortelles pour des occupants d'autobus scolaire. En 1982-1983, le capotage de deux autobus scolaires a entraîné la mort de trois de leurs occupants (un conducteur et deux passagers d'autobus scolaire, tous éjectés des véhicules). En 1984-1985, un passager est décédé à la suite d'un capotage de blessures subies à l'intérieur d'un autobus scolaire.

Bien que 21 des 39 capotages d'autobus scolaire survenus pendant la période visée aient entraîné des blessures pour certains de leurs occupants, seulement un passager d'autobus scolaire a été victime de blessures graves, tandis que les autres occupants blessés subissaient des blessures légères (54) ou minimes (26).

4.13 Blessures subies par des occupants d'autres véhicules et par des piétons selon la gravité des blessures - tableau B13

Pendant la même période, le nombre de blessures subies par des occupants d'autres véhicules et par des piétons a été de 437, 504 et 471

respectivement. Comme on s'y attendait, les conducteurs (51,9 %, 56,9 % et 59,2 %) et les passagers (33,9 %, 31,2 % et 29,1 %) d'autres véhicules constituaient la vaste majorité des personnes autres que les occupants d'autobus scolaire qui ont été tuées ou blessées dans des accidents de la route impliquant des autobus scolaires. Les cyclistes (4,6 %, 3,6 % et 3,4 %), les motocyclistes (2,7 %, 3,0 % et 5,1 %), et les piétons heurtés par d'autres véhicules dans une zone d'embarquement (4,3 %, 2,8 % et 3,0 %) ont été les autres catégories de victimes de collisions impliquant des autobus scolaires.

Les conducteurs et les passagers d'autres véhicules représentaient presque toutes les personnes blessées mortellement pendant les trois ans en question (deux sur quatre en 1982-1983, douze sur quatorze en 1983-1984 et cinq sur cinq en 1984-1985). Les conducteurs et les passagers d'autres véhicules impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires ont aussi subi la majorité des blessures graves, légères et minimes.

Au total, 19, 14 et 14 piétons ont été tués ou blessés de 1982-1983 à 1984-1985 après avoir été heurtés par un véhicule autre qu'un autobus scolaire dans une zone d'embarquement. De ces victimes, deux piétons-écoliers ont été tués (en 1982-1983) et neuf ont subi des blessures graves (deux en 1982-1983, un en 1983-1984 et six en 1984-1985). Les autres victimes ont subi des blessures légères, minimes ou indéterminées (15 en 1982-1983, 13 en 1983-1984 et 8 en 1984-1985).

Il est intéressant de noter que la plupart des piétons ont été tués ou blessés par des autobus scolaires et non pas par d'autres véhicules. Comme nous l'avons déjà mentionné, le nombre de piétons tués ou blessés par d'autres véhicules a été de 19, 14 et 14 respectivement pour les trois années étudiées, tandis que les chiffres correspondants sur les blessures subies par des piétons et ayant résulté de collisions avec des autobus scolaires se situent à 96, à 74 et à 77 respectivement pour la même période.

4.14 Piétons tués ou blessés dans des collisions avec des autobus scolaires selon la gravité des blessures et le geste du piéton - tableau B14

Bien que les chiffres dans chaque cas soient relativement faibles quand on étudie les blessures des piétons selon le niveau de gravité desdites blessures et le geste de chacun des piétons avant une collision, il est cependant possible de formuler à ce niveau certaines observations d'ordre général.

Les gestes les plus fréquemment observés chez les piétons tués à la suite d'un heurt avec un autobus scolaire pendant la période comprise entre 1982-1983 et 1984-1985 ont été, dans l'ordre, les suivants : monter dans un autobus scolaire ou en descendre, traverser une intersection, courir sur la chaussée et marcher sur l'épaulement de la route.

Les gestes les plus souvent observés chez les piétons qui ont subi des blessures graves, légères ou minimes (à partir de rapports d'accident dans lesquels pareille information a été consignée) ont été les suivants : traverser une intersection ou la chaussée en ayant ou sans avoir le droit de passage, jouer, marcher ou courir sur la chaussée et monter à bord d'un autobus scolaire ou en descendre.

Il vaut la peine de mentionner encore une fois que les piétons heurtés par un autobus scolaire représentaient un pourcentage élevé du total des personnes ayant subi des blessures mortelles ou graves à la suite d'une collision avec un autobus scolaire. À l'intérieur de la catégorie des piétons blessés, 31,2 %, 29,7 % et 37,7 % respectivement de tous les piétons heurtés par un autobus scolaire entre 1982-1983 et 1984-1985 ont subi des blessures mortelles ou graves. La plupart de ces piétons grièvement blessés étaient des écoliers. En chiffres réels, 30, 22 et 29 piétons ont subi des blessures mortelles ou graves pendant les trois années scolaires en question.

4.15 Piétons tués ou blessés dans des collisions avec d'autres véhicules selon la gravité des blessures et le geste du piéton - tableau B15

Comme il a été précédemment souligné, le nombre de piétons tués ou blessés à la suite d'un heurt avec un autre véhicule pendant qu'ils traversaient une route pour monter à bord d'un autobus scolaire ou après en être descendus a été très faible. En dépit du nombre limité de blessures, les piétons qui ont été heurtés par d'autres véhicules et qui ultérieurement sont décédés ou ont été blessés sous l'impact ont le plus souvent été heurtés pendant qu'ils posaient les mêmes gestes que les piétons heurtés par des autobus scolaires, c'est-à-dire en traversant la chaussée ou une intersection, ou en montant à bord d'un autobus scolaire ou en descendant.

4.16 Piétons tués ou blessés dans des collisions avec des autobus scolaires selon la gravité des blessures et par groupe d'âge - tableau B16

La plupart des piétons qui ont été tués ou blessés à la suite d'un heurt avec un autobus scolaire à l'intérieur d'une zone d'embarquement étaient des écoliers. Pendant les trois années scolaires étudiées, ce sont les écoliers du groupe des 5 à 9 ans qui ont été le plus souvent impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires (30,2 %, 33,8 % et 36,8 % de 1982-1983 à 1984-1985 respectivement). Cinq des sept piétons-écoliers mortellement blessés, dont l'âge était précisé sur les rapports d'accident, faisaient partie du groupe des 5 à 9 ans. Également, plus de piétons dans ce groupe d'âge ont subi des blessures graves que de piétons de tout autre groupe d'âge ayant souffert de blessures. Les chiffres pour les trois années en question se situent à 10, 7 et 9 respectivement. Bien qu'aucun piéton du groupe des 10 à 14 ans n'ait été tué, plusieurs ont subi des blessures graves lorsqu'ils ont été heurtés par un autobus scolaire (9, 5 et 2 durant les trois années en cause).

Il est intéressant de noter que pendant cette période de trois ans 19,8 %, 35,1 % et 9,1 % respectivement des piétons heurtés par un autobus scolaire à l'intérieur d'une zone d'embarquement n'étaient pas des écoliers.

4.17 Piétons tués ou blessés dans des collisions avec d'autres véhicules selon la gravité des blessures et par groupe d'âge - tableau B17

Bien qu'on ne dispose pas de renseignement sur l'âge des victimes pour la plupart des blessures subies par des piétons heurtés par d'autres véhicules, la majorité des victimes dont l'âge était précisé dans les rapports d'accident faisaient partie du groupe des 5 à 9 ans.

Des deux piétons mortellement blessés, l'un et l'autre décédés pendant l'année scolaire 1982-1983, l'un faisait partie du groupe des 5 à 9 ans et l'autre, de celui des 10 à 14 ans.

4.18 Conducteurs d'autobus scolaire impliqués dans des collisions selon la gravité de l'accident et le geste du conducteur - tableau B-18

Lors des accidents routiers ayant entraîné une ou des pertes de vie et pour lesquels le geste de chaque conducteur a été rapporté, la plupart des conducteurs d'autobus scolaire conduisaient normalement au moment de la collision (11 sur 14 en 1982-1983, 8 sur 9 en 1983-1984 et 1 sur 2 en 1984-1985).

Les conducteurs d'autobus scolaire ont apparemment commis des infractions au code de la route lors de cinq accidents mortels survenus pendant la période visée de trois ans. "Conduite trop rapide compte tenu de l'état de la route ou excès de vitesse" (2), "omission de céder le droit de passage" (2) et "perte de maîtrise et sortie de la route" (1) ont été apparemment les infractions au code de la route les plus souvent commises par ces conducteurs.

La majorité des conducteurs d'autobus scolaire impliqués dans des collisions ayant entraîné des blessures et des dommages conduisait aussi correctement lorsque ces collisions sont survenues. Les infractions au code de la route les plus fréquemment signalées chez les conducteurs d'autobus scolaire impliqués dans des accidents ayant entraîné des blessures étaient,

dans l'ordre, les suivantes : "omission de céder le droit de passage" (2,4 %, 2,1 % et 2,9 %), "suivait de trop près" (0,7 %, 0,7 % et 1,0 %) et "perte de maîtrise et sortie de la route" (0,6 %, 0,6 % et 0,9 %). Les infractions au code de la route les plus souvent signalées chez les conducteurs d'autobus scolaire impliqués dans des collisions ayant entraîné des dommages pendant les trois années scolaires en question ont été, dans l'ordre, les suivantes : "omission de céder le droit de passage" (7,0 %, 5,9 % et 6,7 %), "virage incorrect" (4,2 %, 4,7 % et 4,2 %) et "perte de maîtrise et sortie de la route" (3,4 %, 3,4 % et 3,1 %).

Il faut mentionner que le geste du conducteur n'a pas été rapporté dans un grand pourcentage de cas de collision et qu'on pourrait pour ces cas probablement présumer qu'aucune infraction au code de la route n'a été commise.

4.19 Conducteurs d'autres véhicules impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires selon la gravité de l'accident et le geste du conducteur - tableau B19

Lors de collisions mortelles pour lesquelles le geste d'un conducteur n'a pas été rapporté, la plupart des conducteurs d'autres véhicules qui ont été impliqués dans des accidents routiers avec des autobus scolaires ont commis des infractions au code de la route. En 1982-1983 et en 1983-1984, 4 conducteurs sur 10 et 4 conducteurs sur 14 respectivement ont été jugés comme conduisant normalement d'après les rapports d'accident des corps policiers. Les autres conducteurs impliqués dans des collisions mortelles ont commis des infractions, la plus notable étant "conduite trop rapide compte tenu de l'état de la route ou excès de vitesse", (3) en 1982-1983 et (7) en 1983-1984, et "suivait de trop près", (3) en 1984-1985.

Comme les conducteurs d'autobus scolaire, la majorité des conducteurs d'autres véhicules qui ont été impliqués dans des accidents avec des autobus scolaires ayant entraîné des blessures et des dommages "conduisait normalement" au moment de la collision.

Les infractions les plus souvent signalées chez d'autres conducteurs impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires ayant entraîné des blessures de 1982-1983 à 1984-1985 étaient les suivantes : "conduite trop rapide compte tenu de l'état de la route ou excès de vitesse" (2,1 %, 1,8 % et 2,1 % respectivement de tous les autres conducteurs impliqués dans des collisions), puis "omission de céder le droit de passage" (1,5 %, 1,4 % et 1,5 %) et "perte de maîtrise et sortie de la route" (1,2 %, 1,7 % et 1,5 %).

Les conducteurs d'autres véhicules impliqués dans des accidents avec des autobus scolaires ayant entraîné des dommages et qui ont commis des infractions au code de la route "ont omis de céder le droit de passage" (5,1 %, 6,4 % et 5,5 %), "suivaient de trop près" (4,5 %, 3,6 % et 4,7 %) ou "conduisaient trop rapidement compte tenu de l'état de la route ou dépassaient la vitesse permise (3,3 %, 4,1 % et 3,1 %).

4.20 Véhicules impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires selon le rapport véhicule à véhicule et la gravité de l'accident - tableau B20

Pendant les trois années scolaires comprises entre 1982-1983 et 1984-1985, 15 autobus scolaires ont été impliqués dans des collisions mortelles mettant en cause un seul véhicule. Douze de ces accidents de la route ont entraîné le décès de piétons et celui de trois occupants (un conducteur et deux passagers). Pendant chacune des trois années scolaires étudiées, environ 10 % de tous les accidents à déclarer obligatoirement et impliquant des autobus scolaires ont été des collisions mettant en cause un seul véhicule. Quatre virgule zéro pour cent (4,0 %), 4,0 % et 3,5 % respectivement de toutes ces collisions mettant en cause un seul véhicule pendant les années en question ont entraîné des blessures, tandis que 5,9 %, 3,1 % et 4,2 % respectivement ont entraîné des dommages uniquement.

Comme on peut s'y attendre quand des collisions mettant en cause plusieurs véhicules surviennent, l'automobile a été le type de véhicule le plus souvent impliqué dans des accidents de la route avec des autobus scolaires. Les collisions impliquant ces deux types de véhicule ont provoqué

la majorité des accidents ayant entraîné des blessures et des dommages survenus de 1982-1983 à 1984-1985 (9,4 %, 8,5 % et 10,5 % et 51,4 %, 55,7 % et 57,1 % respectivement de toutes les collisions impliquant des autobus scolaires).

Les camions impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires ayant entraîné des blessures et des dommages représentaient 2,9 %, 2,9 % et 3,2 % et 11,1 %, 13,9 % et 13,4 % respectivement de toutes les collisions mettant en cause plusieurs véhicules dont des autobus scolaires et qui sont survenues pendant la période visée.

Les autobus scolaires n'ont pas été impliqués très souvent dans des accidents de la route avec d'autres autobus scolaires. De 1982-1983 à 1984-1985, 1,2 %, 0,8 % et 0,9 % respectivement de tous les accidents d'autobus scolaire ont impliqué deux autobus scolaires.

4.21 Autobus scolaires impliqués dans des collisions selon la gravité de l'accident et la manoeuvre du véhicule - tableau B21

La grande majorité des autobus scolaires impliqués dans des accidents routiers mortels "circulait en droite ligne" au moment de la collision. Les autobus scolaires "circulaient en droite ligne" aussi quand la plupart des collisions ayant entraîné des blessures et des dommages se sont produites (10,8 %, 9,9 % et 11,1 % et 31,3 %, 34,5 % et 30,6 % respectivement de tous les autobus scolaires impliqués dans des accidents à déclarer obligatoirement). "Convergence" et "virage à gauche" ont été ensuite les deux manoeuvres d'autobus scolaire les plus souvent observées avant les collisions ayant entraîné des blessures et des dommages. Il est intéressant de noter que les autobus scolaires impliqués dans des accidents ayant entraîné des dommages étaient en train de "dépasser" d'autres véhicules au moment de la collision (8,9 %, 8,4 % et 8,1 % respectivement de 1982-1983 à 1984-1985) presque aussi souvent que ceux en train de "converger" (10,7 %, 10,8 % et 11,3 %) et de "virer à gauche" (9,9 %, 9,8 % et 9,5 %). Pareil phénomène n'a pas été observé dans le cas des accidents ayant entraîné des blessures.

4.22 Autres véhicules impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires selon la gravité de l'accident et la manoeuvre du véhicule - tableau B22

La majorité des autres véhicules impliqués dans des accidents routiers avec des autobus scolaires "circulait en ligne droite" lorsque sont survenues les collisions (55,1 %, 48,1 % et 51,2 % respectivement). Comme c'était le cas pour les autobus scolaires, la "convergence" et le "virage à gauche" ont été les deux manoeuvres les plus souvent signalées chez les autres véhicules impliqués dans des accidents routiers (14,1 %, 13,6 % et 13,0 % et 6,9 %, 5,9 % et 5,1 % respectivement). Le pourcentage d'autres véhicules qui "dépassaient" des véhicules lorsque des collisions avec des autobus scolaires ayant entraîné des dommages sont survenues a été quelque peu inférieur au pourcentage enregistré pour les autobus scolaires (4,5 %, 4,6 % et 3,6 %).

4.23 État apparent des autobus scolaires impliqués dans des collisions selon la gravité de l'accident - tableau B23

On a observé des défectuosités dans un très petit nombre d'autobus scolaires impliqués dans des accidents routiers de 1982-1983 à 1984-1985. Pendant cette période, seulement un autobus scolaire pour lequel une défectuosité a été signalée fut impliqué dans une collision mortelle (en 1983-1984). La défectuosité la plus souvent repérée (et signalée) dans les autobus scolaires impliqués dans des collisions ayant entraîné des blessures et des dommages avait trait aux freins. Pendant les trois années scolaires en question, seulement 0,7 %, 0,2 % et 0,7 % respectivement de tous les autobus scolaires impliqués dans des collisions ayant entraîné des blessures et des dommages avaient des freins défectueux.

## 5. Discussion

L'information contenue dans la présente étude a montré que pendant les trois années scolaires comprises entre 1982-1983 et 1984-1985, approximativement 36 500 autobus scolaires ont transporté presque deux millions d'écoliers à l'aller et au retour de l'école et ont franchi environ

3,6 millions de kilomètres chaque journée de classe. Étant donné le nombre d'autobus scolaires sur la route et le total des kilomètres parcourus chaque jour de classe, les accidents routiers impliquant des autobus scolaires étaient probablement inévitables. Pendant les années scolaires 1982-1983 à 1984-1985, il est survenu 2 692, 3 281 et 2 945 accidents d'autobus scolaire. La grande majorité de ces collisions cependant (environ 80 % pour chaque année scolaire) n'a entraîné que des dommages. Parmi les autres collisions, très peu ont entraîné pour les occupants des autobus scolaires des blessures mortelles ou graves. Pendant les trois années en question, six passagers-écoliers ont été tués, cinq en 1982-1983 et un en 1984-1985, et quatre conducteurs d'autobus scolaire ont été mortellement blessés, deux en 1982-1983, un en 1983-1984 et un en 1984-1985. Pendant ces trois années scolaires, 20, 19 et 8 passagers-écoliers et 9, 6 et 7 conducteurs d'autobus scolaire ont subi des blessures graves. Toutes les autres blessures subies par les occupants des autobus scolaires étaient des blessures légères ou minimes (348, 343 et 315 occupants d'autobus scolaire ont subi des blessures légères ou minimes pendant les trois années respectives en question).

On peut illustrer davantage la performance globale sur le plan de la sécurité des autobus scolaires en comparant le risque relatif des occupants d'autobus scolaire d'être blessés par rapport à la probabilité pour les occupants de tous les véhicules à moteur d'être blessés et ce, par occupant-kilomètre de déplacement. Pendant les trois années en question, le nombre de blessures subies par des occupants d'autobus scolaire par million de véhicule-kilomètres parcourus a été de 0,72, de 0,68 et de 0,64 respectivement, tandis que les chiffres correspondants pour les occupants de tous les véhicules à moteur étaient de 1,0, de 1,05 et de 1,17. En supposant toutefois que les autobus scolaires ont transporté en moyenne 30 occupants et que tous les véhicules à moteur transportaient, en moyenne toujours, deux occupants, le risque pour les occupants d'un véhicule à moteur d'être blessés par million d'occupant-kilomètres parcourus aurait été 13,8, 15,4 et 18,3 fois plus grand que pour les occupants d'autobus scolaire durant les années en question. Ces chiffres sur les blessures subies par des occupants d'autobus scolaire montrent clairement que ce type de véhicule est très sûr pour le transport d'écoliers à l'aller et au retour de l'école et offre à ses occupants une bonne protection quand survient une collision.

Les résultats ont aussi montré que plus d'écoliers-piétons ont été tués ou gravement blessés quand ils ont été heurtés par un autobus scolaire dans une zone d'embarquement que de passagers à l'intérieur des autobus scolaires eux-mêmes. La plupart des écoliers-piétons mortellement blessés, et dont l'âge a été précisé, faisaient partie du groupe des 5 à 9 ans. Le nombre d'écoliers décédés après avoir été impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires pendant les années 1982-1983 à 1984-1985 a été de quatre, de quatre et de six respectivement, cependant que les chiffres correspondants pour les piétons-écoliers gravement blessés étaient de 21, de 14 et de 14 respectivement.

Les résultats de la présente étude ont aussi montré que dans le cas des accidents mortels pour lesquels le geste du conducteur a été rapporté la majorité des conducteurs d'autobus scolaire "conduisait normalement" lorsque sont survenues les collisions. Les conducteurs d'autobus scolaire n'étaient donc probablement pas fautifs dans toutes les collisions qui ont entraîné pour des piétons-écoliers des blessures mortelles.

À l'inverse, la plupart des conducteurs d'autres véhicules impliqués dans des accidents routiers mortels mettant en cause des autobus scolaires ou des piétons-écoliers (deux écoliers sont morts après avoir été heurtés par d'autres véhicules pendant la période visée de trois ans) ont commis des infractions au code de la route. "Conduite trop rapide compte tenu de l'état de la route et excès de vitesse" (3 en 1982-1983 et 7 en 1983-1984) et "suivait de trop près" (3 en 1984-1985) ont été les infractions au code de la route les plus fréquemment signalées.

## 6. Conclusions

L'examen des trois années successives de données sur les accidents impliquant des autobus scolaires, de 1982-1983 à 1984-1985, ont montré clairement que les autobus scolaires sont des véhicules relativement sûrs pour le transport des enfants à l'aller et au retour de l'école. Bien qu'il se soit produit en moyenne près de 3 000 accidents d'autobus d'écoliers pendant

chaque année scolaire étudiée, très peu de collisions ont entraîné pour les occupants de ces véhicules des blessures graves ou mortelles.

Quoique le nombre de piétons-écoliers tués chaque année scolaire dans une zone d'embarquement représentait moins de un pour cent de toutes les blessures mortelles subies par des piétons sur les routes canadiennes pendant les années en question, ces piétons-écoliers décédés représentaient toujours la majorité des écoliers qui sont morts chaque année dans des collisions impliquant des autobus scolaires.

ANNEXES - Tableaux statistiques

Tableau A1

## Statistiques concernant le nombre d'écoliers inscrits aux niveaux élémentaire et secondaire et le transport d'écoliers par autobus scolaire

### Canada – 1982-83 à 1984-85

Année scolaire

| Province | 1982-83 | | | 1983-84 | | | 1984-85 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | (A) Écoliers inscrits | (B) Écoliers transportés par autobus | B ÷ A (%) | (A) Écoliers inscrits | (B) Écoliers transportés par autobus | B ÷ A (%) | (A) Écoliers inscrits | (B) Écoliers transportés par autobus | B ÷ A (%) |
| T.-N. | 142 628 | 88 200 | 61,8 | 147 713 | 83 000 | 56,2 | 145 148 | 82 000 | 56,5 |
| I.-P.-E. | 25 743 | 19 077 | 74,1 | 25 495 | 19 206 | 75,3 | 25 192 | 19 274 | 76,5 |
| N.-E. | 179 886 | 87 000(E) | 48,4 | 177 859 | 87 000(E) | 48,9 | 175 168 | 87 000 | 49,7 |
| N.-B. | 147 878 | 101 893 | 68,9 | 146 045 | 100 714 | 69,0 | 143 416 | 100 714(E) | 70,2 |
| Qué. | 1 075 190 | 598 311 | 55,4 | 1 006 681 | 597 473 | 59,4 | 1 056 445 | 599 778 | 56,8 |
| Ont. | 1 789 820 | 603 783 | 33,7 | 1 774 453 | 602 351 | 33,9 | 1 759 451 | 621 718 | 35,3 |
| Man. | 200 622 | 64 197 | 32,0 | 199 912 | 61 921 | 31,0 | 199 474 | 63 466 | 31,8 |
| Sask. | 201 417 | 59 285(E) | 29,4 | 201 242 | 59 285 | 29,5 | 201 892 | 59 285(E) | 29,4 |
| Alta. | 448 652 | 166 000(E) | 37,0 | 448 973 | 166 000 | 37,0 | 446 475 | 158 282 | 35,5 |
| C.-B. | 500 482 | 129 347 | 25,8 | 497 452 | 123 289 | 24,8 | 491 264 | 116 730 | 23,8 |
| Canada | 4 712 318 | 1 909 093 | 40,5 | 4 703 454 | 1 900 239 | 40,4 | 4 643 925 | 1 908 247 | 41,1 |

(E) Estimation

Tableau A2

## Statistiques sur les déplacements des autobus scolaires – Canada – 1982-83 à 1984-85

Année scolaire

| Province | 1982-83 | | | | 1983-84 | | | | 1984-85 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Autobus scolaires | Moyenne des écoliers transportés par autobus | Distance estimative parcourue en kilomètre par année* | Distance moyenne (km) parcourue chaque jour par autobus | Autobus scolaires | Moyenne des écoliers transportés par autobus | Distance estimative parcourue en kilomètre par année* | Distance moyenne (km) parcourue chaque jour par autobus | Autobus scolaires | Moyenne des écoliers transportés par autobus | Distance estimative parcourue en kilomètre par année* | Distance moyenne (km) parcourue chaque jour par autobus |
| T.-N. | 1 020 | 78,6 | 6 142 000 | 32,5 | 1 030 | 80,6 | 6 142 000 | 32,2 | ',050 | 78,1 | 6,105,000 | 31,4 |
| I.-P.-E. | 317 | 60,1 | 4 334 710 | 73,9 | 314 | 61,2 | 4 380 615 | 75,4 | 313 | 61,6 | 4,333,780 | 74,8 |
| N.-E. | 1 300(E) | 66,9 | 24 975 000(E) | 103,8 | 1 300 | 66,9 | 24 975 000 | 103,8 | 1,300(E) | 66,9 | 24,975,000(E) | 74,9 |
| N.-B. | 1 125 | 90,6 | 21 978 000(E) | 105,6 | 1 119 | 90,9 | 21 978 000 | 106,2 | 1,120 | 89,9 | 21,978,000(E) | 106,1 |
| Qué. | 8 461 | 70,7 | 157 392 450 | 100,6 | 8 521 | 70,1 | 160 044 980 | 101,5 | 8,680 | 69,1 | 164,238,380 | 102,3 |
| Ont. | 13 786 | 43,8 | 218 693 680 | 85,7 | 13 938 | 43,2 | 228 766 190 | 88,7 | 15,052 | 41,3 | 243,476,840 | 87,4 |
| Man. | 1 849 | 34,7 | 41 834 000 | 122,3 | 1 926 | 32,2 | 45 794 530 | 128,5 | 1,981 | 32,0 | 45,052,000 | 128,5 |
| Sask. | 2 448(E) | 24,2 | 66 996 270(E) | 147,9 | 2 448(E) | 24,2 | 66 996 270(E) | 147,9 | 2,448 | 24,2 | 66,996,270 | 147,9 |
| Alta. | 3 852(E) | 43,1 | 88 255 175(E) | 123,8 | 3 852(E) | 43,1 | 88 255 175(E) | 123,8 | 3,852 | 41,1 | 88,?55,175 | 123,8 |
| C.-B. | 1 183 | 109,3 | 28 560 485 | 130,5 | 1 167 | 105,1 | 28 044 520 | 129,9 | 1,217 | 95,9 | 29,623,495 | 128,6 |
| Canada | 35 341 | 54,0 | 659 161 770 | 100,8 | 35 615 | 53,4 | 675 377 280 | 98,8 | 37,013 | 51,6 | 695,033,940 | 101,5 |

* La distance annuelle (en kilomètre) parcourue a été calculée à partir des 185 jours de classe de l'année scolaire.

(E) Estimation

Tableau B1

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Nombre de collisions selon la gravité de l'accident

| Gravité de l'accident | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | 19 | (0,7) | 18 | (0,5) | 12 | (0,4) |
| Autres blessures | 524 | (19,5) | 584 | (17,8) | 622 | (21,1) |
| Dommages | 2149 | (79,8) | 2679 | (81,7) | 2311 | (78,5) |
| TOTAL | 2692 | | 3281 | | 2945 | |

Tableau B2

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

**Personnes tuées ou blessées dans des accidents de la route impliquant des autobus scolaires par catégorie d'usagers de la route**

| Catégorie d'usagers de la route | Gravité des blessures | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Conducteurs d'autobus scolaire | Tués | 2 | 0,2 | 1 | 0,1 | 1 | 0,1 |
| | Blessures | 100 | 8,8 | 98 | 9,3 | 120 | 12,0 |
| Passagers d'autobus scolaire | Tués | 5 | 0,4 | - | | 1 | 0,1 |
| | Blessés | 368 | 32,4 | 362 | 34,5 | 323 | 32,4 |
| Piétons | Tués | 7 | 0,6 | 4 | 0,4 | 6 | 0,6 |
| | Blessés | 108 | 9,5 | 84 | 8,0 | 85 | 8,5 |
| Victimes d'autres véhicules | Tués | 6 | 0,5 | 14 | 1,3 | 6 | 0,6 |
| | Blessés | 539 | 47,5 | 487 | 46,4 | 455 | 45,6 |
| Total des victimes | Tués | 20 | | 19 | | 14 | |
| | Blessés | 1115 | | 1031 | | 983 | |

Tableau B3

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Gravité de l'accident selon l'heure de la collision

| Gravité de l'accident | Heure de l'accident | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | Entre 7 et 11 | 11 | 0,4 | 7 | 0,2 | 5 | 0,2 |
| | Entre 11 et 15 | - | - | - | - | 2 | - |
| | Entre 15 et 19 | 8 | 0,3 | 11 | 0,3 | 5 | 0,2 |
| | | 19 | (0,7) | 18 | (0,5) | 12 | (0,4) |
| Autres blessures | Entre 3 et 7 | 1 | - | 4 | 0,1 | 4 | 0,1 |
| | Entre 7 et 11 | 181 | 6,7 | 230 | 7,0 | 265 | 9,0 |
| | Entre 11 et 15 | 107 | 4,0 | 96 | 2,9 | 100 | 3,4 |
| | Entre 15 et 19 | 214 | 8,0 | 230 | 7,0 | 236 | 8,0 |
| | Entre 19 et 23 | 15 | 0,6 | 16 | 0,5 | 8 | 0,3 |
| | Indéterminée | 6 | 0,2 | 8 | 0,3 | 9 | 0,3 |
| | | 524 | (19,5) | 584 | (17,8) | 622 | (21,1) |
| Dommages | Entre 3 et 7 | 13 | 0,5 | 18 | 0,5 | 19 | 0,6 |
| | Entre 7 et 11 | 848 | 31,5 | 1056 | 32,2 | 930 | 31,6 |
| | Entre 11 et 15 | 458 | 17,0 | 571 | 17,4 | 444 | 15,1 |
| | Entre 15 et 19 | 753 | 28,0 | 956 | 29,1 | 838 | 28,4 |
| | Entre 19 et 23 | 25 | 0,9 | 48 | 1,5 | 40 | 1,4 |
| | Indéterminée | 52 | 1,9 | 30 | 1,0 | 40 | 1,4 |
| | | | (79,8) | 2679 | (81,7) | 2311 | (78,5) |
| TOTAL | | 2692 | | 3281 | | 2945 | |

Tableau B4

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Gravité de l'accident selon le mois où il s'est produit

| Gravité de l'accident | Mois | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | Septembre | 3 | 0,1 | 1 | - | 1 | - |
| | Octobre | 1 | - | 3 | 0,1 | - | - |
| | Novembre | - | - | - | - | 1 | - |
| | Décembre | 2 | 0,1 | 6 | 0,2 | 3 | 0,1 |
| | Janvier | 3 | 0,1 | 2 | 0,1 | 3 | 0,1 |
| | Février | 1 | - | - | - | - | - |
| | Mars | 1 | - | 1 | - | 2 | 0,1 |
| | Avril | - | - | 3 | 0,1 | 1 | - |
| | Mai | 7 | 0,3 | 1 | - | - | - |
| | Juin | 1 | - | 1 | - | 1 | - |
| | | 19 | (0,7) | 18 | (0,5) | 12 | (0,4) |
| Autres blessures | Septembre | 48 | 1,8 | 59 | 1,8 | 44 | 1,5 |
| | Octobre | 49 | 1,8 | 65 | 2,0 | 53 | 1,8 |
| | Novembre | 58 | 2,2 | 69 | 2,1 | 73 | 2,5 |
| | Décembre | 63 | 2,3 | 71 | 2,2 | 54 | 1,8 |
| | Janvier | 62 | 2,3 | 89 | 2,7 | 74 | 2,5 |
| | Février | 42 | 1,6 | 67 | 2,0 | 96 | 3,3 |
| | Mars | 76 | 2,8 | 43 | 1,3 | 44 | 1,5 |
| | Avril | 35 | 1,3 | 22 | 0,7 | 54 | 1,8 |
| | Mai | 46 | 1,7 | 44 | 1,3 | 65 | 2,2 |
| | Juin | 45 | 1,7 | 55 | 1,7 | 65 | 2,2 |
| | | 524 | (19,5) | 584 | (17,8) | 622 | (21,1) |

Tableau B4 (suite)

| Gravité de l'accident | Mois | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dommages | Septembre | 170 | 6,3 | 198 | 6,0 | 157 | 5,3 |
| | Octobre | 202 | 7,5 | 184 | 5,6 | 188 | 6,4 |
| | Novembre | 279 | 10,3 | 380 | 11,6 | 224 | 7,6 |
| | Décembre | 255 | 9,5 | 479 | 14,6 | 293 | 10,0 |
| | Janvier | 307 | 11,4 | 443 | 13,5 | 368 | 12,5 |
| | Février | 188 | 7,0 | 281 | 8,6 | 375 | 12,7 |
| | Mars | 242 | 9,0 | 280 | 8,5 | 225 | 7,6 |
| | Avril | 170 | 6,3 | 114 | 3,5 | 189 | 6,4 |
| | Mai | 188 | 7,0 | 183 | 5,6 | 167 | 5,7 |
| | Juin | 148 | 5,5 | 137 | 4,2 | 125 | 4,3 |
| | | 2149 | (79,8) | 2679 | (81,7) | 2311 | (78,5) |
| TOTAL | | 2692 | | 3281 | | 2945 | |

Tableau B5

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Gravité de l'accident selon les conditons d'éclairage

| Gravité de l'accident | Conditions d'éclairage | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | Par temps clair | 18 | 0,7 | 15 | 0,5 | 10 | 0,3 |
| | Par temps sombre | - | - | 1 | - | 1 | - |
| | À l'aube | 1 | - | 1 | - | - | - |
| | Au crépuscule | - | - | 1 | - | 1 | - |
| | | 19 | (0,7) | 18 | (0,5) | 12 | (0,4) |
| Autres blessures | Par temps clair | 477 | 17,7 | 536 | 16,3 | 576 | 19,5 |
| | Par temps sombre | 31 | 1,1 | 30 | 0,9 | 28 | 1,0 |
| | À l'aube | 7 | 0,3 | 4 | 0,1 | 4 | 0,1 |
| | Au crépuscule | 11 | 0,4 | 14 | 0,4 | 14 | 0,5 |
| | | 524 | (19,5) | 584 | (17,8) | 622 | (21,1) |
| Dommages | Par temps clair | 1942 | 72,1 | 2386 | 72,7 | 2122 | 72,0 |
| | Par temps sombre | 118 | 4,4 | 170 | 5,2 | 105 | 3,6 |
| | À l'aube | 24 | 0,9 | 30 | 0,9 | 24 | 0,8 |
| | Au crépuscule | 57 | 2,1 | 83 | 2,5 | 52 | 1,8 |
| | Indéterminées | 8 | 0,3 | 10 | 0,4 | 8 | 0,3 |
| | | 2149 | (79,8) | 2679 | (81,7) | 2311 | (78,5) |
| TOTAL | | 2692 | | 3281 | | 2945 | |

Tableau B6

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Gravité de l'accident selon le lieu où il s'est produit

| Gravité de l'accident | Lieu de l'accident | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | Milieu rural | 13 | 0,5 | 12 | 0,3 | 4 | 0,1 |
| | Milieu urbain | 6 | 0,2 | 6 | 0,2 | 8 | 0,3 |
| | | 19 | (0,7) | 18 | (0,5) | 12 | (0,4) |
| Autres blessures | Milieu rural | 190 | 7,1 | 211 | 6,4 | 243 | 8,2 |
| | Milieu urbain | 308 | 11,4 | 358 | 10,9 | 367 | 12,5 |
| | Milieu indéterminé | 26 | 1,0 | 15 | 0,5 | 12 | 0,4 |
| | | 524 | (19,5) | 584 | (17,8) | 622 | (21,1) |
| Dommages | Milieu rural | 523 | 19,4 | 618 | 18,8 | 548 | 18,6 |
| | Milieu urbain | 1428 | 53,0 | 1974 | 60,2 | 1650 | 56,0 |
| | Milieu indéterminé | 198 | 7,4 | 87 | 2,7 | 113 | 3,9 |
| | | 2149 | (79,8) | 2679 | (81,7) | 2311 | (78,5) |
| TOTAL | | 2692 | | 3281 | | 2945 | |

Tableau B7

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Gravité de l'accident selon le type de revêtement de route

| Gravité de l'accident | Type de revêtement de route | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | Pavé | 18 | 0,7 | 18 | 0,5 | 12 | 0,4 |
| | Non pavé | 1 | - | - | - | - | - |
| | | 19 | (0,7) | 18 | (0,5) | 12 | (0,4) |
| Autres blessures | Pavé | 483 | 18,0 | 533 | 16,2 | 556 | 18,9 |
| | Non pavé | 38 | 1,4 | 48 | 1,5 | 60 | 2,0 |
| | Inconnu | 3 | 0,1 | 3 | 0,1 | 6 | 0,2 |
| | | 524 | (19,5) | 584 | (17,8) | 622 | (21,1) |
| Dommages | Pavé | 1946 | 72,2 | 2479 | 75,6 | 2085 | 70,8 |
| | Non pavé | 182 | 6,8 | 186 | 5,7 | 182 | 6,2 |
| | Inconnu | 21 | 0,8 | 14 | 0,4 | 44 | 1,5 |
| | | 2149 | (79,8) | 2679 | (81,7) | 2311 | (78,5) |
| TOTAL | | 2692 | | 3281 | | 2945 | |

Tableau B8

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Gravité de l'accident selon l'état du revêtement de route

| Gravité de l'accident | État du revêtement de route | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | Sec | 12 | 0,5 | 10 | 0,3 | 5 | 0,2 |
| | Humide | 3 | 0,1 | 4 | 0,1 | 4 | 0,1 |
| | Couvert de neige, de glace ou de neige fondante | 4 | 0,1 | 4 | 0,1 | 3 | 0,1 |
| | | 19 | (0,7) | 18 | (0,5) | 12 | (0,4) |
| Autres mortelles | Sec | 261 | 9,7 | 264 | 8,0 | 299 | 10,1 |
| | Humide | 138 | 5,2 | 128 | 3,9 | 140 | 4,7 |
| | Couvert de gravier ou de sable | 4 | 0,1 | 4 | 0,1 | 5 | 0,2 |
| | Couvert de neige, de glace ou de neige fondante | 121 | 4,5 | 186 | 5,7 | 176 | 6,0 |
| | Indéterminé | - | - | 2 | 0,1 | 2 | 0,1 |
| | | 524 | (19,5) | 584 | (17,8) | 622 | (21,1) |
| Dommages | Sec | 911 | 33,8 | 984 | 30,0 | 960 | 32,6 |
| | Humide | 498 | 18,5 | 509 | 15,5 | 410 | 13,9 |
| | Couvert de gravier ou de sable | 13 | 0,5 | 16 | 0,5 | 16 | 0,5 |
| | Couvert de neige, de glace ou de neige fondante | 718 | 26,7 | 1155 | 35,2 | 912 | 31,0 |
| | Indéterminé | 9 | 0,3 | 17 | 0,5 | 13 | 0,5 |
| | | 2149 | (79,8) | 2679 | (81,7) | 2311 | (78,5) |
| TOTAL | | 2692 | | 3281 | | 2945 | |

Tableau B9

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Gravité de l'accident selon les conditions météorologiques

| Gravité de l'accident | Conditions météorologiques | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | Temps clair | 13 | 0,5 | 17 | 0,5 | 10 | 0,3 |
| | Brouillard ou poussière | 1 | - | 1 | - | - | - |
| | Pluie | 1 | - | - | - | 2 | 0,1 |
| | Neige | 4 | 0,2 | - | - | - | - |
| | | 19 | (0,7) | 18 | (0,5) | 12 | (0,4) |
| Autres blessures | Temps clair | 375 | 13,9 | 462 | 14,1 | 466 | 15,8 |
| | Brouillard ou poussière | 23 | 0,9 | 24 | 0,7 | 27 | 0,9 |
| | Pluie | 85 | 3,2 | 36 | 1,1 | 51 | 1,7 |
| | Neige | 40 | 1,5 | 54 | 1,7 | 74 | 2,5 |
| | Indéterminées | 1 | | 8 | 0,2 | 4 | 0,2 |
| | | 524 | (19,5) | 584 | (17,8) | 622 | (21,1) |
| Dommages | Temps clair | 1613 | 59,9 | 2029 | 61,9 | 1805 | 61,3 |
| | Brouillard ou poussière | 27 | 1,0 | 44 | 1,4 | 36 | 1,2 |
| | Pluie | 272 | 10,1 | 195 | 5,9 | 125 | 4,3 |
| | Neige | 231 | 8,6 | 384 | 11,7 | 315 | 10,7 |
| | Indéterminées | 7 | 0,2 | 27 | 0,8 | 30 | 1,0 |
| | | 2149 | (79,8) | 2679 | (81,7) | 2311 | (78,5) |
| TOTAL | | 2692 | | 3281 | | 2945 | |

Tableau B10

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Blessures subies par des occupants d'autobus scolaire et par des piétons* selon la gravité des blessures

| Catégorie de victimes | Gravité des blessures | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Conducteurs | Mortelles | 2 | 0,3 | 1 | 0,2 | 1 | 0,2 |
| | Graves | 9 | 1,3 | 6 | 1,1 | 7 | 1,3 |
| | Minimes | 41 | 5,9 | 36 | 6,6 | 44 | 8,4 |
| | Légères | 43 | 6,2 | 53 | 9,7 | 66 | 12,5 |
| | Indéterminées | 6 | 0,9 | 3 | 0,5 | 3 | 0,6 |
| | | 102 | (14,6) | 99 | (18,1) | 121 | (23,0) |
| Passagers | Mortelles | 5 | 0,7 | - | - | 1 | 0,2 |
| | Graves | 20 | 2,9 | 19 | 3,5 | 8 | 1,5 |
| | Minimes | 109 | 15,6 | 138 | 25,3 | 111 | 21,1 |
| | Légères | 238 | 34,1 | 200 | 36,6 | 204 | 38,8 |
| | Indéterminées | 1 | 0,1 | 5 | 0,9 | - | , |
| | | 373 | (53,4) | 362 | (66,3) | 324 | (61,6) |
| Piétons | Mortelles | 5 | 0,7 | 4 | 0,8 | 6 | 1,1 |
| | Graves | 25 | 3,6 | 18 | 3,3 | 23 | 4,4 |
| | Minimes | 11 | 1,6 | 11 | 2,0 | 13 | 2,5 |
| | Légères | 35 | 5,0 | 41 | 7,5 | 31 | 5,9 |
| | Indéterminées | 20 | 2,9 | - | , | 4 | 0,8 |
| | | 96 | (13,8) | 74 | (13,6) | 77 | (14,6) |

Tableau B10 (suite)

| Catégorie de victimes | Gravité des blessures | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Indéterminée | Mortelles | 4 | 0,6 | - | - | 1 | 0,2 |
| | Graves | 6 | 0,9 | 1 | 0,2 | - | - |
| | Minimes | 6 | 0,9 | - | - | - | - |
| | Légères | 96 | 13,8 | 9 | 1,6 | 2 | 0,4 |
| | Indéterminées | 15 | 2,3 | 1 | 0,2 | 1 | 0,2 |
| | | 127 | (18,2) | 11 | (2,0) | 4 | (0,8) |
| TOTAL | | 698 | | 546 | | 526 | |

* Les piétons blessés ont probablement été heurtés par des autobus scolaires dans des zones d'embarquement.

Tableau B11

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-1985

### Autobus scolaires impliqués dans des capotages selon la gravité de l'accident

| Gravité de l'accident | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | 2 | (18,2) | - | | 1 | (7,7) |
| Autres blessures | 5 | (45,4) | 9 | (60,0) | 7 | (53,8) |
| Dommages | 4 | (36,4) | 6 | (40,0) | 5 | (38,5) |
| TOTAL | 11 | | 15 | | 13 | |

Tableau B12

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-1985

### Blessures subies par des occupants d'autobus scolaire à la suite de capotages selon la gravité des blessures

| Catégorie de victimes | Gravité des blessures | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Conducteurs | Mortelles | 1 | 3,7 | - | | - | |
| | Minimes | - | | 1 | 3,2 | - | |
| | Légères | 3 | 11,1 | 1 | 3,2 | 3 | 11,1 |
| | | 4 | (14,8) | 2 | (6,4) | 3 | (11,1) |
| Passagers | Mortelles | 2 | 1,6 | - | | 1 | 3,7 |
| | Graves | - | | 1 | 3,2 | | |
| | Minimes | - | | 22 | 71,0 | 3 | 11,1 |
| | Légères | 21 | 81,5 | 6 | 19,4 | 20 | 74,1 |
| | | 23 | (85,2) | 29 | (93,6) | 24 | (88,9) |
| TOTAL | | 27 | | 31 | | 27 | |

Tableau B13

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Blessures subies par des occupants d'autres véhicules et par des piétons* selon la gravité des blessures

| Catégorie de victimes | Gravité des blessures | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cyclistes | Mortelles | - | - | 1 | 0,2 | - | - |
| | Graves | 2 | 0,4 | 6 | 1,2 | 3 | 0,6 |
| | Minimes | 9 | 2,1 | 2 | 0,4 | 5 | 1,1 |
| | Légères | 9 | 2,1 | 9 | 1,8 | 8 | 1,7 |
| | | 20 | (4,6) | 18 | (3 6) | 16 | (3,4) |
| Conducteurs | Mortelles | 1 | 0,2 | 9 | 1,8 | 5 | 1,1 |
| | Graves | 21 | 4,8 | 24 | 4,8 | 23 | 4,9 |
| | Minimes | 92 | 21,1 | 93 | 18,5 | 101 | 21,4 |
| | Légères | 112 | 25,6 | 158 | 31,3 | 150 | 31,8 |
| | Indéterminées | 1 | 0,2 | 3 | 0,5 | - | - |
| | | 227 | (51,9) | 287 | (56,9) | 279 | (59,2) |
| Motocyclistes | Mortelles | - | - | 1 | 0,2 | - | - |
| | Graves | 4 | 0,9 | 3 | 0,6 | 9 | 1,9 |
| | Minimes | 2 | 0,4 | 4 | 0,8 | 5 | 1,1 |
| | Légères | 6 | 1,4 | 7 | 1,4 | 10 | 2,1 |
| | | 12 | (2,7) | 15 | (3,0) | 24 | (5,1) |

Tableau B13 (suite)

| Catégorie de victimes | Gravité des blessures | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Passagers | Mortelles | 1 | 0,2 | 3 | 0,6 | - | - |
| | Graves | 14 | 3,2 | 16 | 3,2 | 10 | 2,1 |
| | Minimes | 50 | 11,4 | 33 | 6,6 | 57 | 12,1 |
| | Légères | 79 | 18,1 | 104 | 20,6 | 70 | 14,9 |
| | Indéterminées | 4 | 0,9 | 1 | 0,2 | - | - |
| | | 148 | (33,9) | 157 | (31,2) | 137 | (29,1) |
| Piétons | Mortelles | 2 | 0,4 | - | - | - | - |
| | Graves | 2 | 0,4 | 1 | 0,2 | 6 | 1,3 |
| | Minimes | 1 | 0,2 | 5 | 1,0 | 2 | 0,4 |
| | Légères | 5 | 1,1 | 7 | 1,4 | 5 | 1,1 |
| | Indéterminées | 9 | 2,1 | 1 | 0,2 | 1 | 0,2 |
| | | 19 | (4,3) | 14 | (2,8) | 14 | (3,0) |
| Indéterminée | Graves | - | - | 4 | 0,8 | 1 | - |
| | Légères | 5 | 1,1 | 8 | 1,6 | - | - |
| | Indéterminées | 6 | 1,4 | 1 | 0,2 | - | - |
| | | 11 | (2,5) | 13 | (2,6) | 1 | (0,2) |
| TOTAL | | 437 | | 504 | | 471 | |

* Ces piétons ont apparamment été heurtés par "d'autres véhicules" dans des zones d'embarquement.

Tableau B14

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Piétons tués ou blessés dans des collisions avec des autobus scolaires selon la gravité des blessures et le geste du piéton

| Gravité de blessures | Geste du piéton | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mortelles | Traversait une intersection sans signal | 1 | 1,0 | - | - | 1 | 1,3 |
| | Montait dans un véhicule ou en descendait | 3 | 3,1 | 1 | 1,3 | | |
| | Courait sur la chaussée | 1 | 1,0 | 1 | 1,3 | 1 | 1,3 |
| | Sur le trottoir, l'accotement ou la bande médiane | - | - | 1 | 1,3 | | |
| | Traversait une intersection sans le droit de passage | - | - | - | - | 1 | 1,3 |
| | Indéterminé | - | - | 1 | 1,3 | 3 | 3,9 |
| | | 5 | (5,2) | 4 | (5,4) | 6 | (7,8) |
| Graves | Sortait de l'arrière d'un véhicule stationné | 4 | 4,2 | 1 | 1,3 | 1 | 1,3 |
| | Traversait la route ou entre des intersections | - | - | 1 | 1,3 | 3 | 3,9 |
| | Traversait une intersection sans signal | 2 | 2,1 | 3 | 4,1 | 3 | 3,9 |
| | Traversait une intersection avec le droit de passage | 4 | 4,2 | 1 | 1,3 | 1 | 1,3 |
| | Traversait une intersection sans le droit de passage | 5 | 5,2 | 1 | 1,3 | 1 | 1,3 |
| | Montait d'un véhicule ou en descendait | - | - | 1 | 1,3 | - | - |
| | Sur le trottoir, l'accotement ou la bande médiane | - | - | 1 | 1,3 | 1 | 1,3 |
| | Jouait ou marchait sur la chaussée | 4 | 4,2 | 1 | 1,3 | 3 | 3,9 |
| | Courait sur la chaussée | - | - | 1 | 1,3 | 5 | 6,5 |
| | Indéterminé | 6 | 6,3 | 7 | 9,5 | 5 | 6,5 |
| | | 25 | (26,0) | 18 | (24,3) | 23 | (29,9) |

Tableau B14 (suite)

| Gravité de blessures | Geste du piéton | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Minimes | Sortait de l'arrière d'un véhicule stationné | - | - | 3 | 4,1 | - | - |
| | Traversait la route entre des intersections | 1 | 1,0 | - | - | 1 | 1,3 |
| | Traversait une intersection avec le droit de passage | 3 | 3,1 | 1 | 1,3 | 1 | 1,3 |
| | Sur le trottoir, l'épaulement ou la bande médiane | 1 | 1,0 | 1 | 1,3 | 4 | 5,2 |
| | Jouait ou marchait sur la chaussée | 2 | 2,1 | 1 | 1,3 | - | - |
| | Courait sur la chaussée | 3 | 3,1 | 2 | 2,7 | 2 | 2,6 |
| | Indéterminé | 1 | 1,0 | 3 | 4,1 | 5 | 6,5 |
| | | 11 | (11,5) | 11 | (14,9) | 13 | (16,9) |
| Légères | Sortait de l'arrière d'un véhicule stationné | 3 | 3,1 | 1 | 1,3 | 3 | 3,9 |
| | Traversait la route entre des intersections | - | - | 3 | 4,1 | - | - |
| | Traversait une intersection sans signal | 1 | 1,0 | - | - | - | - |
| | Traversait une intersection avec le droit de passage | 7 | 7,3 | 3 | 4,1 | 3 | 3,9 |
| | Traversait une intersection sans le droit de passage | - | - | 5 | 6,7 | 2 | 2,6 |
| | Montait dans un véhicule ou en descendait | 4 | 4,2 | 8 | 10,8 | 1 | 1,3 |
| | Sur le trottoir, l'accotement ou la bande médiane | 3 | 3,1 | 2 | 2,7 | 2 | 2,6 |
| | Jouait ou marchait sur la chaussée | 4 | 4,2 | 4 | 5,4 | 2 | 2,6 |
| | Courait sur la chaussée | 5 | 5,2 | - | - | 2 | 2,6 |
| | Indéterminé | 8 | 8,3 | 15 | 20,2 | 16 | 20,8 |
| | | 35 | (36,5) | 41 | (55,3) | 31 | (40,3) |

Tableau B14 (suite)

| Gravité de blessures | Geste du piéton | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Indéterminée | Traversait la route entre des intersections | 1 | 1,0 | - | - | - | - |
| | Traversait une intersection sans signal | 1 | 1,0 | - | - | - | - |
| | Traversait une intersection avec le droit de passage | 3 | 3,0 | - | - | - | - |
| | Traversait une intersection sans le droit de passage | 1 | 1,0 | - | - | - | - |
| | Montait dans un véhicule ou en descendait | 5 | 5,2 | - | - | - | - |
| | Jouait ou marchait sur la chaussée | 1 | 1,0 | - | - | - | - |
| | Indéterminé | 8 | 8,3 | - | - | 4 | 5,2 |
| | | 20 | (20,8) | - | - | 4 | (5,2) |
| TOTAL | | 96 | | 74 | | 77 | |

Tableau B15

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Piétons* tués ou blessés dans des collisions avec d'autres véhicules selon la gravité des blessures et le geste du piéton

| Gravité des blessures | Geste du piéton | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mortelles | Montait dans un véhicule ou en descendait | 1 | 5,2 | - | - | - | - |
| | Traversait une intersection avec le droit de passage | 1 | 5,2 | - | - | - | - |
| | | 2 | (10,5) | - | - | - | - |
| Graves | Traversait une intersection sans le droit de passage | 1 | 5,2 | - | - | 1 | 7,1 |
| | Montait dans un véhicule ou en descendait | - | - | - | - | 1 | 7,1 |
| | Jouait ou marchait sur la chaussée | 1 | 5,2 | - | - | - | - |
| | Courait sur la chaussée | - | - | 1 | 7,1 | 1 | 7,1 |
| | Indéterminé | - | - | - | - | 3 | 21,4 |
| | | 2 | (10,5) | 1 | (7,1) | 6 | (42,9) |
| Minimes | Traversait la route entre des intersections | - | - | 1 | 7,1 | 1 | 7,1 |
| | Traversait une intersection avec le droit de passage | - | - | 1 | 7,1 | - | - |
| | Courait sur la chaussée | | | | | 1 | 7,1 |
| | Indéterminé | 1 | 5,2 | 3 | 21,4 | - | - |
| | | 1 | (5,2) | 5 | (35,7) | 2 | (14,3) |

Tableau B15 (suite)

| Gravité des blessures | Geste du piéton | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Légères | Sortait de l'arrière d'un véhicule stationné | - | - | 1 | 7,1 | - | - |
| | Traversait la route ou entre des intersections | 3 | 15,8 | 1 | 7,1 | - | - |
| | Traversait une intersection avec le droit de passage | - | - | 1 | 7,1 | - | - |
| | Traversait une intersection sans le droit de passage | - | - | - | - | 1 | 7,1 |
| | Montait dans un véhicule ou en descendait | 1 | 5,2 | | | 1 | 7,1 |
| | Indéterminé | 1 | 5,2 | 4 | 28,6 | 3 | 21,2 |
| | | 5 | (26,3) | 7 | (50,0) | 5 | (35,4) |
| Indéterminées | Traversait la route ou entre des intersections | 1 | 5,2 | - | - | - | - |
| | Traversait une intersection avec le droit de passage | 3 | 15,8 | - | - | 1 | 7,1 |
| | Traversait une intersection sans le droit de passage | 1 | 5,2 | - | - | - | - |
| | Montait dans un véhicule ou en descendait | 1 | 5,2 | - | - | - | - |
| | Indéterminé | 3 | 15,8 | 1 | 7,1 | - | - |
| | | 9 | (47,4) | 1 | (7,1) | 1 | (7,1) |
| TOTAL | | 19 | | 14 | | 14 | |

Nota: Ces piétons ont été tués ou blessés par "d'autres véhicules" dans des zones d'embarquement.

Tableau B16

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Piétons tués ou blessés dans des collisions avec des autobus scolaires selon la gravité des blessures et par groupe d'âge

| Année scolaire | Gravité des blessures | Groupes d'âge | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 à 4 | % | 5 à 9 | % | 10 à 14 | % | 15 à 19 | % | 20 et plus | % | Indéterminé | % | Total | % |
| 1982-83 | Mortelles | - | | 3 | 3,1 | - | | 1 | 1,0 | 1 | 1,0 | - | | 5 | (5,2) |
| | Graves | 1 | 1,0 | 10 | 10,4 | 9 | 9,4 | 1 | 1,0 | 4 | 4,2 | - | | 25 | (26,0) |
| | Minimes | - | | 6 | 6,3 | 3 | 3,1 | - | | 2 | 2,1 | - | | 11 | (11,5) |
| | Légères | 1 | 1,0 | 9 | 9,4 | 4 | 4,2 | 5 | 5,2 | 12 | 12,5 | 4 | 4,2 | 35 | (36,4) |
| | Indéterminées | 1 | 1,0 | 1 | 1,0 | 4 | 4,2 | 8 | 8,3 | - | | 6 | 6,2 | 20 | (20,8) |
| | Total | 3 | (3,1) | 29 | (30,2) | 20 | (20,8) | 15 | (15,6) | 19 | (19,8) | 10 | (10,4) | 96 | |
| 1983-84 | Mortelles | 1 | 1,4 | 1 | 1,4 | - | | - | | - | | 2 | 2,7 | 4 | (5,4) |
| | Graves | - | | 7 | 9,5 | 5 | 6,8 | 2 | 2,7 | 4 | 5,4 | - | | 18 | (24,3) |
| | Minimes | - | | 3 | 4,1 | 7 | 9,5 | - | | 1 | 1,4 | - | | 11 | (14,9) |
| | Légères | - | | 14 | 18,9 | - | | 3 | 4,1 | 21 | 28,4 | 3 | 4,1 | 41 | (55,4) |
| | Total | 1 | (1,4) | 25 | (33,8) | 12 | (16,2) | 5 | (6,8) | 26 | (35,1) | 5 | (6,8) | 74 | |
| 1984-85 | Mortelles | - | | 1 | 1,3 | - | | - | | - | | 5 | 6,5 | 6 | (7,8) |
| | Graves | - | | 9 | 11,7 | 2 | 2,6 | 2 | 2,6 | 5 | 6,5 | 5 | 6,5 | 23 | (29,9) |
| | Minimes | 1 | 1,3 | 4 | 5,2 | 2 | 2,6 | 6 | 7,8 | - | | - | | 13 | (16,9) |
| | Légères | - | | 18 | 23,4 | 8 | 10,4 | 3 | 3,9 | 2 | 2,6 | - | | 31 | (40,3) |
| | Indéterminées | - | | 4 | 5,2 | - | | - | | - | | - | | 4 | (5,2) |
| | Total | 1 | (1,3) | 36 | (46,8) | 12 | (15,6) | 11 | (14,3) | 7 | (9,1) | 10 | (13,0) | 77 | |

Tableau B17

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Piétons tués ou blessés dans des collisions avec d'autres véhicules selon la gravité des blessures et par groupe d'âge

| Année scolaire | Gravité des blessures | Groupes d'âge | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 à 4 | % | 5 à 9 | % | 10 à 14 | % | 15 à 19 | % | 20 et plus | % | Indéterminé | % | Total | % |
| 1982-83 | Mortelles | - | | 1 | 5,3 | 1 | 5,3 | - | | - | | - | | 2 | (10,5) |
| | Graves | - | | 1 | 5,3 | 1 | 5,3 | - | | - | | - | | 2 | (10,5) |
| | Minimes | - | | 1 | 5,3 | - | | - | | - | | - | | 1 | (5,3) |
| | Légères | 1 | | 1 | 5,3 | - | | 1 | 5,3 | 1 | 5,3 | 1 | 5,3 | 5 | (26,3) |
| | Indéterminées | - | 5,3 | - | | - | | - | | - | | 9 | 47,3 | 9 | (47,3) |
| | Total | 1 | (5,3) | 4 | (21,1) | 2 | (10,5) | 1 | (5,3) | 1 | (5,3) | 10 | (52,6) | 19 | |
| 1983-84 | Graves | - | | 1 | 7,1 | - | | - | | - | | - | | 1 | (7,1) |
| | Minimes | - | | 1 | 7,1 | 1 | 7,1 | - | | 1 | 7,1 | 1 | 7,1 | 4 | (28,6) |
| | Légères | 1 | 7,1 | 1 | 7,1 | - | | 3 | 21,4 | - | | 3 | 21,4 | 8 | (57,1) |
| | Indéterminées | 1 | 7,1 | - | | - | | - | | - | | - | | 1 | (7,1) |
| | Total | 2 | (14,2) | 3 | (21,4) | 1 | (7,1) | 3 | (21,4) | 1 | (7,1) | 4 | (28,6) | 14 | |
| 1984-85 | Graves | - | | - | | - | | 3 | 21,4 | 1 | 7,1 | 2 | 14,3 | 6 | (42,9) |
| | Minimes | - | | 2 | 14,3 | - | | - | | - | | - | | 2 | (14,3) |
| | Légères | - | | 1 | 7,1 | - | | 1 | 7,1 | - | | 3 | 21,4 | 5 | (35,1) |
| | Indéterminées | - | | - | | - | | - | | 1 | 7,1 | - | | 1 | (7,1) |
| | Total | - | | 3 | (21,4) | - | | 4 | (28,6) | 2 | (14,3) | 5 | (35,7) | 14 | |

Tableau B18

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Conducteurs d'autobus scolaire impliqués dans des collisions selon la gravité de l'accident et le geste du conducteur

| Gravité des blessures | Geste du conducteur | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | Conduisait normalement | 11 | 0,4 | 8 | 0,2 | 1 | - |
| | Conduisait trop rapidement compte tenu de l'état de la route ou dépassait la vitesse permise | 1 | - | - | - | 1 | - |
| | A omis de céder le droit de passage | 1 | - | 1 | - | - | - |
| | A perdu la maîtrise ou est sorti de la route | 1 | - | - | - | - | - |
| | Indéterminé | 3 | 0,1 | 11 | 0,3 | 10 | 0,3 |
| | | 17 | (0,6) | 20 | (0,6) | 12 | (0,4) |
| Autres blessures | Reculait dangereusement | 1 | - | 1 | - | 3 | 0,1 |
| | N'a pas respecté le signal | 11 | 0,4 | 7 | 0,2 | 17 | 0,5 |
| | Conduisait normalement | 307 | 11,6 | 218 | 6,6 | 234 | 7,9 |
| | Conduisait trop rapidement compte tenu de l'état de la route ou dépassait la vitesse permise | 11 | 0,4 | 25 | 0,8 | 23 | 0,8 |
| | A omis de céder le droit de passage | 64 | 2,4 | 70 | 2,1 | 85 | 2,9 |
| | Suivait de trop près | 19 | 0,7 | 22 | 0,7 | 30 | 1,0 |
| | A dépassé ou changé de voie incorrectement | 4 | 0,2 | 4 | 0,1 | 3 | 0,1 |
| | A tourné incorrectement | 11 | 0,4 | 15 | 0,5 | 11 | 0,4 |
| | A perdu la maîtrise ou est sorti de la route | 16 | 0,6 | 28 | 0,9 | 27 | 0,9 |
| | Conduisait du mauvais côté de la voie | - | - | 3 | 0,1 | 3 | 0,1 |
| | Indéterminé | 105 | 4,0 | 222 | 6,7 | 198 | 6,7 |
| | | 548 | (20,7) | 615 | (18,7) | 634 | (21,4) |

Tableau B18 (suite)

| Gravité des blessures | Geste du conducteur | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dommages | Reculait imprudemment | 118 | 4,4 | 137 | 4,2 | 106 | 3,6 |
| | N'a pas respecté le signal | 15 | 0,6 | 18 | 0,6 | 13 | 0,4 |
| | Conduisait normalement | 989 | 37,2 | 644 | 19,6 | 573 | 19,3 |
| | Conduisait trop rapidement compte tenu de l'état de la route ou dépassait la vitesse permise | 44 | 1,6 | 42 | 1,3 | 46 | 1,6 |
| | A omis de céder le droit de passage | 186 | 7,0 | 195 | 5,9 | 200 | 6,7 |
| | Suivait de trop près | 40 | 1,5 | 57 | 1,7 | 38 | 1,3 |
| | A dépassé ou changé de voie incorrectement | 20 | 0,8 | 18 | 0,5 | 4 | 0,1 |
| | A tourné incorrectement | 111 | 4,2 | 154 | 4,7 | 126 | 4,2 |
| | A perdu la maîtrise ou est sorti de la route | 89 | 3,4 | 113 | 3,4 | 92 | 3,1 |
| | Conduisait du mauvais côté de la voie | 11 | 0,4 | 8 | 0,2 | 10 | 0,3 |
| | Indéterminé | 467 | 17,6 | 1272 | 38,6 | 1113 | 37,5 |
| | | 2090 | (78,7) | 2658 | (80,7) | 2321 | (78,2) |
| TOTAL | | 2655 | | 3293 | | 2967 | |

Tableau B19

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Conducteurs d'autres véhicules impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires selon la gravité de l'accident et le geste du conducteur

| Gravité de blessures | Geste du conducteur | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | Reculait imprudemment | 1 | - | - | - | - | - |
| | Conduisait normalement | 4 | 0,1 | 4 | 0,1 | - | - |
| | Conduisait trop rapidement compte tenu de l'état de la route ou dépassait la vitesse permise | 3 | 0,1 | 7 | 0,2 | - | - |
| | A omis de céder le droit de passage | - | - | 1 | - | 1 | - |
| | Suivait de trop près | 1 | - | - | - | 3 | 0,1 |
| | A perdu la maîtrise ou est sorti de la route | - | - | 2 | 0,1 | - | - |
| | Conduisait du mauvais côté de la voie | 1 | - | - | - | - | - |
| | Indéterminé | 7 | 0,3 | 8 | 0,2 | - | - |
| | | 17 | (0,6) | 22 | (0,7) | 4 | (0,1) |
| Autres blessures | Reculait imprudemment | - | - | 1 | - | 1 | - |
| | N'a pas respecté le signal | 23 | 0,9 | 29 | 0,9 | 25 | 0,9 |
| | Conduisait normalement | 202 | 7,5 | 181 | 5,4 | 198 | 6,7 |
| | Conduisait trop rapidement compte tenu de l'état de la route ou dépassait la vitesse permise | 56 | 2,1 | 59 | 1,8 | 60 | 2,1 |
| | A omis de céder le droit de passage | 41 | 1,5 | 47 | 1,4 | 44 | 1,5 |
| | Suivait de trop près | 37 | 1,4 | 20 | 0,6 | 41 | 1,4 |
| | A dépassé ou changé de voie incorrectement | 8 | 0,3 | 5 | 0,1 | 4 | 0,1 |
| | A tourné incorrectement | 9 | 0,3 | 5 | 0,1 | 4 | 0,1 |
| | A perdu la maîtrise ou est sorti de la route | 32 | 1,2 | 59 | 1,7 | 43 | 1,5 |
| | Conduisait du mauvais côté de la voie | 3 | 0,1 | 7 | 0,2 | 1 | - |
| | Indéterminé | 84 | 3,1 | 160 | 4,8 | 182 | 6,2 |
| | | 495 | (18,4) | 573 | (17,0) | 603 | (20,5) |

Tableau B19 (suite)

| Gravité de blessures | Geste du conducteur | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dommages | Reculait imprudemment | 40 | 1,5 | 64 | 1,9 | 29 | 1,0 |
| | N'a pas respecté le signal | 57 | 2,1 | 52 | 1,5 | 58 | 2,0 |
| | Conduisait normalement | 877 | 32,6 | 586 | 17,4 | 470 | 16,0 |
| | Conduisait trop rapidement compte tenu de l'état de la route ou dépassait la vitesse excessive | 88 | 3,3 | 137 | 4,1 | 92 | 3,1 |
| | A omis de céder le droit de passage | 138 | 5,1 | 214 | 6,4 | 161 | 5,5 |
| | Suivait de trop près | 121 | 4,5 | 121 | 3,6 | 138 | 4,7 |
| | A dépassé ou changé de voie incorrectement | 33 | 1,2 | 21 | 0,6 | 34 | 1,2 |
| | A tourné incorrectement | 32 | 1,2 | 48 | 1,4 | 44 | 1,5 |
| | A perdu la maîtrise ou est sorti de la route | 7 | 0,3 | 283 | 8,4 | 235 | 8,0 |
| | Conduisait du mauvais côté de la voie | 12 | 0,4 | 8 | 0,2 | 12 | 0,4 |
| | Indéterminé | 771 | 28,8 | 1238 | 36,8 | 1055 | 35,9 |
| | | 2176 | (81,0) | 2772 | (82,3) | 2328 | (79,3) |
| TOTAL | | 2688 | | 3367 | | 2935 | |

Tableau B20

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Véhicules impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires selon le rapport véhicule à véhicule et la gravité de l'accident

| Rapport véhicule à véhicule | | | Année scolaire | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gravité de l'accident | Type du véhicule 1 | Type du véhicule 2 | 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
| Blessures mortelles | Autobus scolaire | (Aucun) | 6 | 0,2 | 1 | - | 8 | 0,3 |
| | | Bicyclette | - | - | 1 | - | - | - |
| | | Automobile | 4 | 0,2 | 10 | 0,3 | 2 | 0,1 |
| | | Camion lourd | 1 | - | - | - | - | - |
| | | Autre | - | - | - | - | 1 | - |
| | | Tracteur-remorque | 1 | - | - | - | - | - |
| | | Camion indéterminé | 4 | 0,2 | 2 | 0,1 | 1 | - |
| | Véhicules | indéterminés | 3 | 0,1 | 4 | 0,1 | - | - |
| | | | 19 | (0,7) | 18 | (0,5) | 12 | (0,4) |
| Autres blessures | Autobus scolaire | (Aucun) | 108 | 4,0 | 130 | 4,0 | 103 | 3,5 |
| | | Bicyclette | 22 | 0,8 | 24 | 0,7 | 19 | 0,7 |
| | | Autobus | 4 | 0,2 | 5 | 0,2 | 5 | 0,2 |
| | | Automobile | 253 | 9,4 | 279 | 8,5 | 310 | 10,5 |
| | | Camion lourd | 4 | 0,2 | 7 | 0,2 | 7 | 0,2 |
| | | Camion léger ou fourgonnette | 38 | 1,4 | 57 | 1,7 | 63 | 2,1 |
| | | Motocyclette | | | | | | |
| | | Autre | 15 | 0,6 | 8 | 0,2 | 25 | 0,9 |
| | | Autobus scolaire | - | - | 5 | 0,2 | 6 | 0,2 |
| | | Tracteur-remorque | 7 | 0,3 | 11 | 0,3 | 13 | 0,4 |
| | | Camion indéterminé | 10 | 0,4 | 7 | 0,2 | 15 | 0,5 |
| | Véhicules | indéterminés | 23 | 0,9 | 26 | 0,8 | 11 | 0,4 |
| | | | 40 | 1,5 | 25 | 0,8 | 45 | 1,5 |
| | | | 54 | (19,5) | 584 | (17,8) | 622 | (21,1) |

Tableau B20 (suite)

Rapport véhicule à véhicule

| Gravité de l'accident | Type du véhicule 1 | Type du véhicule 2 | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dommages | Autobus scolaire | (Aucun) | 160 | 5,9 | 103 | 3,1 | 124 | 4,2 |
| | | Bicyclette | 6 | 0,2 | 1 | - | 4 | 0,1 |
| | | Autobus | 9 | 0,3 | 23 | 0,7 | 15 | 0,5 |
| | | Automobile | 1383 | 51,4 | 1826 | 55,7 | 1681 | 57,1 |
| | | Camion lourd | 18 | 0,7 | 29 | 0,9 | 29 | 1,0 |
| | | Camion léger ou fourgonnette | 151 | 5,6 | 169 | 5,1 | 158 | 5,4 |
| | | Motocyclette | 7 | 0,3 | 8 | 0,2 | 5 | 0,2 |
| | | Autre | 21 | 0,8 | 33 | 1,0 | 19 | 0,6 |
| | | Autobus scolaire | 24 | 0,9 | 17 | 0,5 | 15 | 0,5 |
| | | Tracteur-remorque | 12 | 0,4 | 35 | 1,1 | 21 | 0,7 |
| | | Camion indéterminé | 119 | 4,4 | 223 | 6,8 | 185 | 6,3 |
| | Véhicules indéterminés | | 239 | 8,9 | 213 | 6,5 | 55 | 1,9 |
| | | | 2149 | (79,8) | 2679 | (81,7) | 2311 | (78,5) |
| TOTAL | | | 2692 | | 3281 | | 2945 | |

Tableau B21

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Autobus scolaires impliqués dans des collisions selon la gravité de l'accident et la manoeuvre du véhicule

| Gravité de l'accident | Manoeuvre du véhicle | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | Circulant en droite ligne | 12 | 0,5 | 12 | 0,4 | 8 | 0,3 |
| | Convergeant | - | - | 1 | - | 1 | - |
| | Stationné | 1 | - | 1 | - | 1 | - |
| | Tournant à gauche | 1 | - | 3 | 0,1 | - | - |
| | Tournant à droite | - | - | - | - | 1 | - |
| | Indéterminée | 3 | 0,1 | 3 | 0,1 | 1 | - |
| | | 17 | (0,6) | 20 | (0,6) | 12 | (0,4) |
| Autres blessures | Changeant de voie | 3 | 0,1 | 5 | 0,2 | 7 | 0,2 |
| | Circulant en droite ligne | 287 | 10,8 | 327 | 9,9 | 329 | 11,1 |
| | Effectuant un demi-tour | - | - | - | - | 1 | - |
| | Convergeant | 72 | 2,7 | 82 | 2,5 | 85 | 2,9 |
| | Dépassant | 7 | 0,3 | 11 | 0,3 | 10 | 0,3 |
| | Stationné | 13 | 0,5 | 9 | 0,3 | 22 | 0,8 |
| | Dérapant ou faisant une embardée | - | - | 3 | 0,1 | - | - |
| | Ralentissant ou s'arrêtant | 4 | 0,1 | 8 | 0,2 | 5 | 0,2 |
| | Tournant à gauche | 61 | 2,3 | 66 | 2,0 | 65 | 2,2 |
| | Tournant à droite | 23 | 0,9 | 22 | 0,7 | 25 | 0,8 |
| | Indéterminée | 78 | 3,0 | 82 | 2,5 | 85 | 2,9 |
| | | 548 | (20,7) | 615 | (18,7) | 634 | (21,4) |

Tableau B21 (suite)

| Gravité de l'accident | Manoeuvre du véhicle | Année scolaire 1982-83 N | % | 1983-84 N | % | 1984-85 N | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dommages | Changeant de voie | 45 | 1,7 | 31 | 1,0 | 17 | 0,6 |
| | Circulant en droite ligne | 832 | 31,3 | 1137 | 34,5 | 908 | 30,6 |
| | Faisant un demi-tour | 5 | 0,2 | 1 | - | 5 | 0,2 |
| | Convergeant | 285 | 10,7 | 354 | 10,8 | 335 | 11,3 |
| | Dépassant | 236 | 8,9 | 276 | 8,4 | 240 | 8,1 |
| | Stationné | 52 | 2,0 | 34 | 1,0 | 56 | 1,9 |
| | Dérapant ou faisant une embardée | 1 | - | - | - | 1 | - |
| | Ralentissant ou s'arrêtant | 20 | 0,8 | 24 | 0,7 | 27 | 0,9 |
| | Tournant à gauche | 262 | 9,9 | 322 | 9,8 | 282 | 9,5 |
| | Tournant à droite | 159 | 6,0 | 211 | 6,4 | 209 | 7,0 |
| | Indéterminée | 193 | 7,3 | 268 | 8,1 | 241 | 8,1 |
| | | 2090 | (78,7) | 2658 | (80,7) | 2321 | (78,2) |
| TOTAL | | 2655 | | 3293 | | 2967 | |

Tableau B22

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### Autres véhicules impliqués dans des collisions avec des autobus scolaires selon la gravité de l'accident et la manoeuvre du véhicule

| Gravité de l'accident | Manoeuvre du véhicule | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | Circulant en droite ligne | 14 | 0,5 | 11 | 0,3 | 2 | 0,1 |
| | Convergeant | - | - | 4 | 0,1 | 1 | - |
| | Dépassant | 1 | - | - | - | - | - |
| | Stationné | - | - | 1 | - | - | - |
| | Ralentissant ou s'arrêtant | - | - | 3 | 0,1 | - | - |
| | Tournant à gauche | - | - | 3 | 0,1 | - | - |
| | Indéterminée | 2 | 0,1 | - | - | 1 | - |
| | | 17 | (0,6) | 22 | (0,7) | 4 | (0,1) |
| Autres blessures | Changeant de voie | 4 | 0,1 | 4 | 0,1 | 7 | 0,2 |
| | Circulant en droite ligne | 332 | 12,4 | 355 | 10,6 | 383 | 13,1 |
| | Effectuant un demi-tour | 1 | - | 3 | 0,1 | 1 | - |
| | Convergeant | 50 | 1,9 | 52 | 1,5 | 58 | 2,0 |
| | Dépassant | 5 | 0,2 | 3 | 0,1 | 5 | 0,2 |
| | Stationné | 7 | 0,3 | 5 | 0,1 | 10 | 0,3 |
| | Dérapant ou faisant une embardée | 4 | 0,1 | 1 | - | 1 | - |
| | Ralentissant ou s'arrêtant | 11 | 0,4 | 11 | 0,3 | 17 | 0,6 |
| | Tournant à gauche | 27 | 1,0 | 46 | 1,4 | 29 | 1,0 |
| | Tournant à droite | 7 | 0,3 | 11 | 0,3 | 16 | 0,5 |
| | Indéterminée | 47 | 1,7 | 82 | 2,5 | 76 | 2,6 |
| | | 495 | (18,4) | 573 | (17,0) | 603 | (20,5) |

Tableau B22 (suite)

| Gravité de l'accident | Manoeuvre du véhicule | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dommages | Changeant de voie | 31 | 1,2 | 40 | 1,2 | 22 | 0,8 |
| | Circulant en droite ligne | 1139 | 42,2 | 1252 | 37,2 | 1116 | 38,0 |
| | Faisant un demi-tour | - | - | 4 | 0,1 | 4 | 0,1 |
| | Convergeant | 329 | 12,2 | 402 | 12,0 | 323 | 11,0 |
| | Dépassant | 121 | 4,5 | 156 | 4,6 | 107 | 3,6 |
| | Stationné | 32 | 1,2 | 44 | 1,3 | 46 | 1,6 |
| | Dérapant ou faisant une embardée | 11 | 0,4 | 1 | - | 2 | 0,1 |
| | Ralentissant ou s'arrêtant | 37 | 1,4 | 62 | 1,8 | 58 | 2,0 |
| | Tournant à gauche | 159 | 5,9 | 149 | 4,4 | 119 | 4,1 |
| | Tournant à droit | 122 | 4,5 | 167 | 5,0 | 157 | 5,3 |
| | Indéterminée | 195 | 7,3 | 495 | 14,7 | 374 | 12,7 |
| | | 2176 | (81,0) | 2772 | (82,3) | 2328 | (79,3) |
| TOTAL | | 2688 | | 3367 | | 2935 | |

Tableau B23

## Accidents d'autobus scolaire à déclarer obligatoirement - Canada - 1982-83 à 1984-85

### État apparent des autobus scolaires impliqués dans des collisions selon la gravité de l'accident

| Gravité de l'accident | État du véhicule | Année scolaire 1982-83 N | 1982-83 % | 1983-84 N | 1983-84 % | 1984-85 N | 1984-85 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blessures mortelles | Aucun défaut apparent | 17 | 0,6 | 19 | 0,6 | 12 | 0,4 |
| | Défaut indéterminé | - | - | 1 | - | - | - |
| | | 17 | (0,6) | 20 | (0,6) | 12 | (0,4) |
| Autres blessures | Commandes du moteur défectueuses | 1 | - | - | - | - | - |
| | Freins défectueux | 5 | 0,2 | 4 | 0,1 | 5 | 0,2 |
| | Éclairage défectueux | 1 | - | - | - | - | - |
| | Pneus défectueux | 3 | 0,1 | 1 | - | 1 | - |
| | Aucun défaut apparent | 522 | 19,7 | 598 | 18,2 | 628 | 21,1 |
| | Indéterminé | 16 | 0,6 | 12 | 0,4 | - | - |
| | | 548 | (20,7) | 615 | (18,7) | 634 | (21,4) |
| Dommages | Suspension défectueuse | 3 | 0,1 | 1 | - | - | - |
| | Commandes du moteur défectueuses | 3 | 0,1 | 1 | - | 1 | - |
| | Freins défectueux | 12 | 0,5 | 3 | 0,1 | 15 | 0,5 |
| | Éclairage défectueux | 4 | 0,2 | 1 | - | 1 | - |
| | Direction défectueuse | 1 | - | 3 | 0,1 | - | - |
| | Pneus défectueux | 4 | 0,2 | - | - | 1 | - |
| | Aucun défaut apparent | 1983 | 74,7 | 2586 | 78,6 | 2303 | 77,6 |
| | Indéterminé | 80 | 3,0 | 63 | 1,9 | - | - |
| | | 2090 | (78,7) | 2658 | (80,7) | 2321 | (78,2) |
| TOTAL | | 2655 | | 3293 | | 2967 | |